

MIHAI IANCU



PORTRET DE PLAI ROMÂNESC



MIHAI IANOU

PORTRET DE PLAI ROMÂNESC



cu prilejul Zilei de
8 Martie, cele mai
bune urări de sănătate
și mulți ani vă urez,
Ciprian.

8. III. 1984

MIHAI IANCU

PORTRET
DE PLAI
ROMÂNESC



EDITURA ALBATROS

OMUL ȘI PEISAJUL

În această lucrare ne-am propus să scoatem în evidență rezultatele transformărilor, modelărilor înnoitoare ale unor peisaje, adică a unor părți din natura țării noastre, care formează unități complexe de elemente estetice și utile.

Nu ne-a fost în intenție să epuizăm toate aspectele peisajelor din țara noastră, ci, să conturăm imaginile cele mai elocvente și pitorești în același timp, cât mai clar și mai complet. Ne-am ferit de utilizarea cunoștințelor dispartate, fragmentare, disecând fiecare problemă și utilizând citate din diferiți autori numai în scopul confirmării, ca mărturii ale celor expuse de noi, considerând că o viziune de ansamblu, adîncă, este absolut necesară cînd vorbim de condițiile remodelărilor și înnoirilor. Am apelat și la trecut — unde a fost cazul — ca termen de comparație cu prezentul, fiindcă nu se poate spune că nu are rost să ne referim la ceea ce a fost, pentru a arăta sensurile noi, progresele realizate, tradițiile valorase.

Menționăm că nu am avut de gînd să facem un ghid al tuturor localităților, al aspectelor expresive, a tuturor realizărilor obținute în anii societății socialiste în peisajul țării noastre, deoarece toate acestea sînt îndeobște cunoscute, cât mai mult am dorit să fie un îndemn la cunoaștere, să scoatem în evidență, selectiv, ceea ce este caracteristic în diferitele tipuri de peisaje ale țării noastre.

Acest tablou al înnoirilor profunde a fost analizat în conținutul și în schimbările variate de stări funcționale ale peisajelor, ceea ce ne obligă și la explicarea noțiunii de peisaj, pe care am acceptat-o în expunerea noastră, considerînd că este cea mai potrivită.

Peisajului i s-a atribuit în decursul timpului de către specialiști și nespecialiști înțelesuri variate, unele chiar contradictorii. Bunăoară, profesorul francez G. Bertrand (1968) consideră peisajul drept un termen „desuet”, fără valoare în prezent în cadrul

geografiei, iar atunci când e utilizat trebuie să fie însoțit și de un adjectiv ori alt termen. „Dicționarul explicativ al limbii române” definește peisajul: „Parte din natură care formează un ansamblu artistic și este prinsă într-o singură privire, privește, aspect propriu unui teritoriu oarecare, rezultând din combinarea factorilor naturali cu factori creați de om”.¹ O altă definiție este cea dată de Petit Larousse: „Peisajul este o întindere de teren care prezintă o vedere de ansamblu”.² Conceptul de peisaj este, desigur, întâlnit și în alte domenii precum cele artistic, literar etc. În unele cazuri s-ar părea că peisajul se confundă cu pitorescul, adică cu ceea ce impresionează prin colorit, originalitate și variația formelor, expresivitate, ori cu ceea ce formează „trinitatea pitorească” — aspect, relief și culoare — noțiuni care se referă mai mult la formă și mai puțin la conținut.

Astfel stînd lucrurile se impune să plecăm de la ideea că peisajul geografic nu este o unitate de măsură teritorială, că nu toate peisajele sînt la fel de extinse și conțin aceleași elemente. Considerăm peisajul ca un sistem funcțional foarte complicat, cuprins între anumite limite, supus anumitor legi, cu interacțiuni și întrepătrunderi ale componentelor sale naturale, cu schimburi de energie și informație între ele, și cu altele mai mari ori mai mici, o mare influență exercitînd-o asupra lor activitatea de producție a societății. Acțiunea tehnogenă poate să schimbe, în unele cazuri, în mod radical, desfășurarea proceselor naturale dintr-un peisaj. De exemplu, schimbarea proceselor de curgere a unor sisteme hidrografice prin crearea de noi albie ori bararea lor.

A. A. Macunina definește „peisajul” un sistem natural ierarhic construit, ce cuprinde complexe teritoriale și acvatice, cu sisteme funcționale mai mici în limitele sistemelor mai mari. Complexele naturale subordonate sînt într-o măsură mai mare sau mai mică legate prin torentul de substanță, fără de care funcționarea lor nu este posibilă, iar unele din ele sînt născute de către torentul concentrat al substanței”.³

Această aserțiune este valabilă pentru funcționalitatea și dinamica peisajului natural, însă în cazul nostru ne interesează, în primul rînd, schimbările produse, înnoirile din cadrul peisajului prin acțiunea tehnogenă la nivelul societății contemporane. Exis-

¹ * * * *Dicționarul explicativ al limbii române*, Edit. Acad. R.S.R., București, 1975, p. 672.

² * * * *Petit Larousse*, Paris, 1980, p. 676.

³ A. A. Macunina, *Funcționarea și dinamica peisajului*, Rev. „Vestnic Moscovscovo Universiteta”, Seria „Geografia”, nr. 5, 1980, p. 12.

rența Canalului Dunărea Marea Neagră va produce schimbări în platforma dobrogeană nu numai pe culoarul său, dar în cadrul acestuia sistemele de irigații vor scoate din amortirea stepică largi teritorii de la nord și de la sud.

Multe peisaje naturale din țara noastră au fost îmbogățite și schimbate total ori parțial, mai rapid sau mai lent. O combinație a componentelor naturali cu realurile antropice, creații ale muncii omului modern, au fost exprimate, bunăoară prin platformele ori zonele industriale. Există peisajii urbane noi, dar și unele vechi înnoite, proporțional cu dezvoltarea de ansamblu. Orașele noi apărute pe harta țării în anii socialismului constituie un exemplu tipic de schimbare a unor peisaje naturale din regiunile respective.

Enunțurile expuse mai sus ne duc la următoarele concluzii: noțiunea de peisaj nu este proprie numai domeniului geografic; — înțelesul în sens artistic, literar — care pune bază pe „frumos” — este diferit de cel geografic.

În general, lucrarea, prin modul de tratare, prezintă o tematică de geografia peisajului, dar nu înțelege în sens restrâns, numai de înfățișare, ci de analiză a prefacerilor cantitative și calitative care au avut loc.

Cartea, am dori, să fie o mărturie de dragoste pentru natura țării noastre, pentru izbinzile ei și pentru omul societății socialiste.

COMPLEXUL DUNĂREAN ÎNTRE BAZIAȘ ȘI SULINA

Dunărea inferioară își mîna apele în albie prin aceste locuri încă din villafranchian (începutul pleistocenului), cu circa un milion de ani în urmă, străbătînd mai întîi Carpații pe un canal marin mai vechi, mio-pliocenic, apoi cîmpia mai nouă spre Marea Neagră, pe o distanță de 1 075 km. Lungimea totală a Dunării este de 2 860 km, teritoriului țării noastre revenindu-i 38%. Bazinul, în întregime, se desfășoară pe o suprafață de 805 300 km p., iar pe teritoriul țării noastre 221 670 km (28%). În Defileul Porților de Fier (Baziaș-Dudașu Schelei) curge pe o distanță de 136 km. În Europa, Dunărea este al doilea fluviu ca mărime după Volga (3 690 km). Nici în zona de traversare a Carpaților și nici a cîmpiei, vadurile nu i-au fost tulburate în trecut de mîna omului decît foarte puțin. Izvoarele istorice și vestigiile materiale ne arată că în dreptul orașului Drobeta, din dispoziția împăratului Traian, arhitectul Apolodor din Damasc a aruncat peste ape un pod unind cele două maluri, iar un alt pod vechi ar fi existat pe la Celei. În a doua parte a secolului al XIX-lea, din nevoia de a lega Dobrogea de restul țării printr-o cale ferată, se construiește, de inginerul Anghel Saligny, un pod peste Dunăre între Fetești și Cernavodă; început la 9 octombrie 1890 este terminat la 14 septembrie 1895, considerat fiind pe atunci cea mai grandioasă construcție de acest gen din Europa și a treia din lume.

Dunărea și valea ei, ca parte integrantă a teritoriului țării nu putea rămîne în afara profundelor transformări generate de orînduirea noastră socialistă; schimbări esențiale au avut loc în matca ei, în fizionomia malurilor, a așezărilor urbane ca și a celor rurale. Peisajul tipic al bălților dunărene s-a prefăcut prin munca pricepută a omului.

Problema valorificării potențialului hidroenergetic al apelor, a resurselor naturale, a legării malurilor dintr-o parte în alta prin poduri rutiere și feroviare, cît și a altor servicii de traversare re-

gulață, au impus ample cercetări geografice, geologice, hidrologice și biologice, chiar etnologice și arheologice. Dintre studiile efectuate, îndeosebi cu caracter geografic, menționăm selectiv : *Monografia geografică a R.P.R.* (vol. I Edit. Acad. R.P.R., București 1960) ; *Geografia văii Dunării românești* (Edit. Acad. R.S.R., București, 1969) ; *Geografia „Porțile de Fier”* (seria monografică a Grupului de cercetări complexe al Acad. R.S.R., Edit. Acad. R.S.R., București, 1976) ; studii geologice executate de cercetătorii de la Comitetul Geologic București și studii efectuate de Ministerul Energiei Electrice.

„Dunărea ursuză”, cum îi spunea Panait Istrati — apă și vale — prin ansamblul caracterelor geografice se constituie ca un tot, o unitate aparte, distinctă, cu o natură grandioasă, care a jucat un rol determinant în viața riveranilor. Ea își are legile ei pe care omul pentru a o supune, a căutat să le descopere, să-i explice științific particularitățile, partea intimă a funcționării diverselor componente. Dunărea nu este numai apa care curge mereu prin albie, ci și valea cu anexele ei — lunca, terasele, bălțile, brațele, ostroavele și grindurile, izvoarele, care o însoțesc — toate încadrându-se într-o formă bine definită — culoarul de vale, un amestec de ape și uscaturi.

Importanța Dunării pentru viața omului a fost de mult recunoscută de popoarele riverane sau chiar mai îndepărtate, de conducătorii de state, de oameni de știință. Ar fi suficient să amintim că împăratul Napoleon denumea Dunărea „regele fluviilor europene”, iar un mare geograf francez și bun cunoscător al pământului românesc — Emm. de Martonne — arată că „Dunărea este unul din organisme hidrografice cele mai importante din vechea Europă. Regimul Dunării de Jos contribuie prin foarte multe însușiri să facă din valea sa o lume aparte”.¹

Zona dunăreană a țării noastre este trecută în rîndul celor de interes internațional, avînd în vedere tocmai calitatea naturală a mediului geografic și gradul de umanizare — valorile culturale și economice. În modificarea peisajului dunărean două sînt etapele care se disting cu claritate : o etapă veche în care omul zidea cetăți de adăpost și apărare pe malul Dunării (Dierna, Drobeta, Rasova, Capidava, Cassium, Axiopolis, Aegyssus ș.a.), arunca cîte un pod peste fluviu, dar toate acestea nu aduceau schimbări mari, apele naveau mereu peste maluri pustiind totul în cale, forța lor nu era folosită, iar cîmpurile erau arse de razele soarelui ;

¹ Emm. de Martonne, *La Valachie*, Libr. Armand Colin, Paris, 1902, p. 207.

în epoca nouă peisajul variază și bogat este în continuă prefacere. Schimbările structurale calitative au scos, culoarul dunărean de sub rugina timpului.

Locul de intrare a Dunării pe teritoriul românesc este punctul Baziaș, la contactul cîmpiei cu muntele, însă intrarea în defileu se face în dreptul localității Pescari (fost Coronini). La ieșirea din munți ruptura de pantă silește apele să apară în vârtejuri feroase și înspumate. Prestigioasele forme de relief sculptate în roci de natură variată — sisturi cristaline, sedimentar vechi, eruptiv etc. — vegetația bogată de tip mediteranean, climatul blînd, realizările omului din milenii trecute, dar mai ales cele contemporane, toate relevă particularitățile proprii, vizibile, ale defileului.

Înnoiri în peisajul depresiunii Moldova

Așezări urbane temeinice în cadrul văii transcarpatice a Dunării nu s-au putut înfiripa multe în trecut. Astăzi, dacă străbați în curmeziș Munții Locvei pe șoseaua de la Naidăș, din pragul cîmpiei bănațene la Pojejena din valea Dunării, privirea se oprește tocmai în depresiunea de la Moldova, unde îți atrag atenția instalațiile portuare de la Moldova Veche și puțin mai spre nord-est blocurile de locuințe muncitorești ale orașului Moldova Nouă. Situat la poalele Masivului Locva, acolo unde se întîlnește Valea Mică (valea Baronului) cu Valea Mare (valea Boșneagului), el a cuprins în hotarele sale așezările de pe firul celor două văi și a format localitatea Moldova Nouă, care a mai purtat numele în decursul timpului și de „Boșneag”, după al doilea topic al Văii Mari. Ca așezare omenească datează de pe vremea romanilor, evoluția fiindu-i strict legată de activitatea minieră. Exploatarea minereurilor de cupru a atras, de timpuriu, populația din satele din împrejurimi. Reminiscentele trecutului, cînd funcționa ca un biet „tîrgușor” au dispărut după 1965 ; astăzi coborînd muntele sau venind pe Dunăre, peste tot vezi caracterul actual al frumosului, hărniciei și priceperii omului, dealuri acoperite cu vii, cu pășuni ori împădurite. Cercetările făcute de curînd în adîncuri au evidențiat că în afară de minereurile de cupru există și zăcăminte bogate de banatită, mărturie vie a darurilor naturii bănațene. Șantierelor s-au deschis, se conturează un mare și modern combinat ; este timpul marilor izbînzii în cunoașterea subsolului. De la carieră la port distanța este doar „la o azvîrlitură de băț”. Urmările în viața orașului duc la schimbări repezi, la o permanentă renaștere

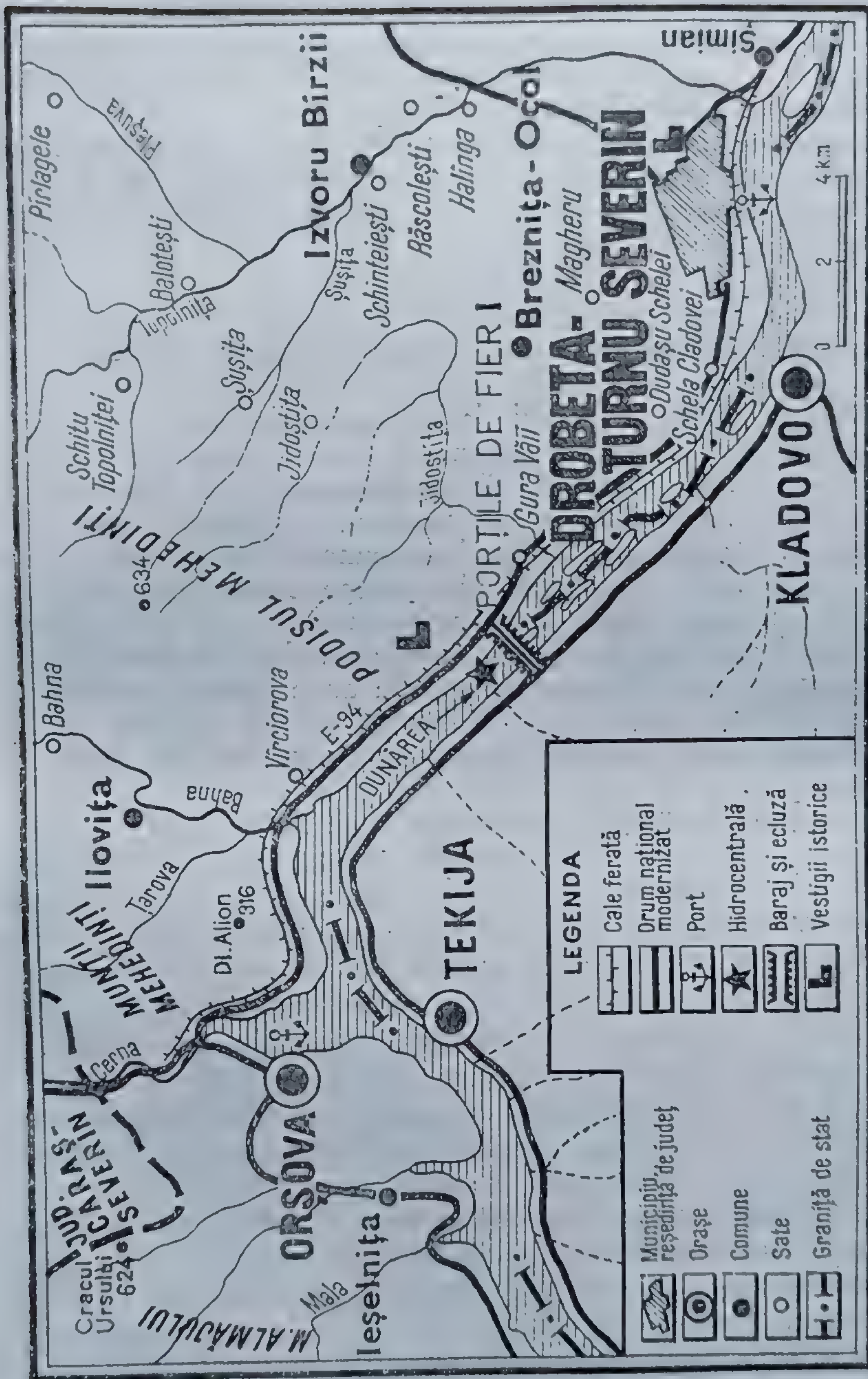
în extinderea spațială a habitatului. Numărul populației crește vertiginos, mai ales pe baza sporului migratoriu. În anul 1956 numărul locuitorilor era de 3 582, în anul 1966 de 5 843, iar în anul 1981 (iulie) de 17 469 cu domiciliul în oraș.

Caracterul de oraș „monoindustrial” apare cu pregnanță în toată activitatea economică, tablou al continuității dar pe alt plan al strălucirii care s-a revărsat asupra întregului defileu transcarpatic.

Sistemul hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier 1

Tocmai în cadrul defileului de la Porțile de Fier — și nu pe nedrept regiunea își poartă denumirea — i-a fost dat Dunării, acestei forțe uriașă a naturii, să fie domesticită de omul zilelor noastre, care i-a hărăzit un destin modern, prin mărețe construcții hidrotehnice. Debitul mediu anual în punctul Gura Văii — Șip este de 5 420 m³/s. Complexul hidroenergetic este constituit dintr-un baraj pe care trece o șosea cu punct de vamă, câte o ecluză și o centrală electrică spre fiecare mal; cele două centrale prevăzute separat cu câte 6 grupe de turbine au o putere instalată de 2 050 000 kW producând circa 11 miliarde kWh în timp de un an hidrologic mediu, debitul instalat la fiecare turbină fiind de 720 m³/s.

Construirea sistemului hidroenergetic și de navigație „Porțile de Fier — 1” (1964 — 1972), prin colaborarea dintre R.S. România și R.S.F. Iugoslavia — unul din cele mai mari din Europa, pe locul cataractelor Dunării — a dus nu numai la valorificarea potențialului hidroenergetic, la modificarea și intensificarea transportului și comerțului pe fluviu prin îmbunătățirea navigației, dar concomitent la efectuarea unor lucrări hidroameliorative, cât și la o altă repartiție a așezărilor omenești din zona defileului și valea inferioară a Cernei, Bahnei și a altor ape mai mici. Această grandioasă lucrare nu a produs numai o modificare ușoară a peisajului natural și antropic din arealul respectiv, dar chiar și o altă comportare a unor factori fizico-geografici; a determinat schimbări esențiale în cuprinsul reliefului de slabă altitudine, unele terase dispărând. Munții care străjuiesc valea nu mai par așa de înalți cum îi știm, poalele le-au fost înecate; sub lumina soarelui nu vezi de departe decât un brâu de dealuri larg ondulate, pe marginea unei oglinzi de apă. Lacul de acumulare a ridicat nivelul de



Sistemul hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier 1

bază al unor afluenți ai Dunării schimbînd astfel procesele erozi-
onale de pe versanți ; totodată s-a creat și un alt microclimat, cu
repercusiuni în repartiția covorului vegetal și faunei. Implicații
substanțiale s-au produs în toate domeniile de activitate pînă și
în structura și repartiția populației active. Prefacerile sînt mari
și importante. După construirea barajului — la Gura Văii —
care a înălțat aici nivelul Dunării cu 33 m, apele acumulate au aco-
perit insula Ada-Kaleh și alte insule, iar elementele de interes știin-
țific și turistic au fost adăpostite mai la vale, pe Ostrovul Șimian,
în aceleași condiții ; chiar și vechea cetate a fost strămutată și
înălțată în acest din urmă ostrov. Frumusețile naturii ostrovului
le poți cuprinde cu privirea în toată splendoarea lor, plutind parcă
pe oglinda apei, de pe Dealul Vulturul (204 m), care domină cotul
Dunării din acest sector. Munca pricepută a omului a revărsat lu-
mină în toate părțile. Dispărînd vechile maluri ale fluviului și-au
făcut loc prin vîlcele, pe dealuri, un nou joc de umbre.
Calea ferată, care însoțea marginea apei la circa 40 m, alti-
tudine absolută între Drobeta-Turnu Severin și Orșova (24 km),
s-a ridicat la nivelul de 75 m pe versantul sud-vestic al dealurilor
Podișului Mehedinți. Intersectarea numeroaselor și variatelor acci-
dente de teren au făcut să apară construcții monumentale, adevă-
rate lucrări de mare artă, pe mai mult de jumătate de tronson ;
așa sînt cele 7 tunele și 22 de viaducte și poduri de o rară
măreție la intersecția cu văile Jidoștița, Vodița, Bahna, Tufări
unele avînd cîte 6—7 bolți și peste 25 m înălțime. Nu știi ce
să admiri mai mult trecînd prin această regiune cu imagini de un
pitoresc fermecător care se schimbă dintr-un loc în altul : jos,
luciul apei fluviului care și-a potolit vîrtejurile, mai încolo, ma-
lurile stăpînite în beton și fier, ceața ușoară care prinde cîte odată
versantele văii împădurite cu foioase, convoiul de șleपुरi și va-
poarele care circulă în amonte și aval, ori lucrările hidrotehnice
de mari dimensiuni și mijloacele moderne de circulație feroviară ?
Stațiile noi de cale ferată de la Orșova, Vîrciorova și Gura Văii
înundate de verdeață încîntă ochiul prin frumusețea lor și dru-
mul european nr. 15 modernizat, prin contururile sale dovedește
multă ingeniozitate.

În perimetrul Porților de Fier 1, două sînt marile centre ur-
bane către care converg toate căile de comunicație, unul spre in-
trarea în defileu, Drobeta Turnu Severin și altul Orșova în Depre-
siunea Orșova-Ogradena.

Orșova reîntinerită și modernă.

Statornicită din timpuri învălurite de negura istoriei, în vadul celor mai repezi ape de pe calea bătrînului Danubiu, tocmai acolo unde acesta trudește să scape la largul cîmpiei, Orșova (vechea Diernă) se înscrie astăzi pe coordonatele orașelor țării noastre cu largi perspective de dezvoltare economică, fiind una din porțile de acces spre vadul Dunării. Strămutată cu circa 3 km mai la nord de vechea-i vatră a înregistrat pe noua așezare importante schimbări demografice. Dacă în 1966 avea 8 100 locuitori, în 1981 numărul acestora s-a ridicat la 15 243. Gîndindu-ne la Orșova, invocăm de multe ori fațetele trecutului: Orșova prafului, a buruienilor și a unui întreg cortegiu de elemente zăvorîte într-un stil de viață apăsător și imprecis. Ne imaginăm vechiul tablou acum cînd văzută din față, de pe dealul Alion, oglindindu-și blocurile zvelte, înșirate pe o lungime de 7 km, în pînza argintie a lacului de pe vechea vale a Cernei, gîndul ne poartă la unele așezări urbane de pe Coasta de Azur, sau de pe malurile lacurilor elvețiene.

Schimbîndu-și total forma, locul și structura, orașului i-au apărut noi valențe economice și noi funcții care-i dau vigoare. Pe lîngă activitățile tradiționale — portuară și reparații navale — o mare amploare a luat industria. Întreprinderea minieră Orșova, Întreprinderea forestieră, Țesătoria „Cazanele“, Întreprinderea de producție de nave de mică capacitate, reparații nave fluviale, o secție de subansambluri și mașini unelte a Întreprinderii mecanice Drobeta-Turnu Severin și alte ramuri industriale au atras mari schimbări și în modul de viață al localnicilor.

De altfel, în ultimul timp, întreaga arie de confluență a rîului Cerna cu fluviul Dunărea a fost prinsă într-un iureș de prefaceri totale. Pentru obișnuiții cu regiunea, cu peisajul ei multicolor, totul poate să pară ca o oreștere normală, în procesul de imprimare a stilului prefacerilor din era socialistă, însă pentru cei veniți din alte părți, ansamblurile arhitectonice cu dimensiunile și formele lor atractive, fac ca orice efort de imaginație anterioară să rămîna deficitar. Timpul ne-a pus la dispoziție metode de comparație a ritmurilor în care se desfășurează procesele de schimbare în natură și societate, dar aici transformările au fost profunde și repezi, rata fluxului căpătînd proporții nemaîntîlnite. Pecetea personalității omului societății noastre a făcut ca Orșova să se rupă cu totul și definitiv de trecut, păstrînd doar numele care să amintească locul unde a fost cîndva.

Impactul între om și natură reflectă cu pregnanță valoarea enormelor mutații de aici. Cercetînd și cunoscînd natura îi poți smulge multe din taine, îi poți folosi forțele. „Cunoașterea înseamnă putere” — consemna cîndva un mare gînditor — Francis Bacon, dar aici s-a declanșat și o mare putere de inventivitate care a dus la modificări surprinzătoare în elementele peisajului natural și antropic. Oraș nou și funcții noi; cea turistică, funcție nouă a regiunii și orașului, este generată de un complex de factori în care elementele cadrului fizico-geografic, îmbinate cu cele rezultate din acțiunile omenești sînt pe primul plan. Se știe, de altfel, că un cadru natural, oricît ar fi el de grandios, nevalorificat, neînnobilat de om rămîne un real fără o permanentă atracție; reprezintă, ce e drept, o condiție prioritară, dar în analiza și evaluarea fenomenului turistic, a posibilităților și exigențelor sale se impun o serie de amenajări, construcții și instalații. Fenomenul turistic în acest sector al țării se detașează pe ecranul vieții cotidiene cu o notă mereu crescută, ca urmare a schimbărilor care se petrec; el înregistrează o dinamică vizibil ascendentă în ultimul timp și își afirmă tot mai puternic rolul, prin elementele stimulatoare proprii, devenind aici una din vocațiile dominante prin atracția pe care o exercită totalitatea mediului ambiant. Orșova nu poate intra în concurență cu alte centre urbane din defileul Porților de Fier, ea își are o consacrare aparte, delimitată net demografic, cultural, economic și ca variație în peisaj. De la confluența Dunării cu Nera și pînă la confluența cu Cerna nici una din localitățile din valea Dunării nu oferă un ansamblu de condiții naturale și amenajări teritoriale de felul Orșovei.

Oraș carpatic și dunărean, devenit și așezare „micro-maritimă”, situat la o întretăiere importantă de căi de comunicație de uscat și apă, întrunește, în noile condiții, cele mai favorabile posibilități pentru practicarea diferitelor forme de turism.

Poziția și diversitatea mediului natural înconjurător sînt indicatori semnificativi pentru fenomenul turistic care-i generează unitatea. Am putea spune, pe drept cuvînt, că Orșova este depozitara pitorescului spectaculos dunărean din defileu, centru de convergență. Ea deschide calea spre mărețele Clisuri, calea spre Munții Banatului și Masivul Retezat-Godeanu. Acest ansamblu peisagistic orșovean se subdivide în două sisteme: unul aureolar, cu un relief montan potolit ca altitudine absolută și fragmentare și altul, legat organic de primul, cu altitudini din cele mai puternice din țară, cu un accentuat grad de fragmentare și căruia îi corespund forme de relief deosebit de spectaculoase. În jurul Orșovei

se grupează un relief variat, montan, de podiș și de culoare de văi, calm, ușor accesibil cu altitudini între 60—1 200 m, îmbrăcat într-o bogată vegetație forestieră, cu esențe diferite, de la foioase pînă la conifere, unele cu caracter submediteranian care creează regiunii Orșova un cadru mult solicitat, cu vii elemente de atractivitate.

Aici vin în contact Munții Mehedinți și Podișul Mehedinți din partea estică, cu Munții Almăjului din partea vestică. Aceste mase realizate pe formațiuni geologice variate ca granulometrie și alcătuire mineralogică — șisturi cristaline, calcare, conglomerate, gresii, marne etc. — sub acțiunea agenților externi au generat forme pitorești de relief și microrelief montan, ca bazine depresionare, chei, peșteri, poduri naturale, lapiezuri, turnuri etc. care interesează în egală măsură atît din punct de vedere turistic și științific, unele dintre acestea prezentînd caracter de unicat în cuprinsul țării noastre.

Munții Mehedinți, încadrați între valea Cernei și depresiunea Bahna, cad în zona Orșovei prin capătul lor sudic unde, în masa calcaroasă, apele au sculptat forme de relief îndrăznețe, unele devenind motive de legende. Silueta solitară, alb-cenușie a Domogledului (1105 m), te întîmpină profilată pe verdele întunecat al celorlalte culmi îmbrăcate de conifere. Dar nu este singurul punct care oferă priveliști încîntătoare. Din vîrfurile Căpățenei (920 m) sau de pe culmea care străjuiește localitatea Coramnic, mai la sud, privirea surprinde aspecte deosebit de spectaculoase peste spinările culmilor pînă spre Bahna, Ilovița, Podișul Mehedinți și valea Dunării.

Bogăția floristică a munților, comună și celorlalte mase din Carpații Meridionali, este completată aici cu o serie de endemisme, dintre care menționăm pinul negru, apoi iorgovanul, scumpia, frăsinița etc. iar din faună broasca țestoasă, a căror prezență indică un climat blînd, de adăpost.

În tabloul regiunii Orșovei se înscriu și Munții Almăjului, acolo unde aceștia își frîng culmile în valea adîncă a Dunării. Zvîrcoliri prea mari în trecutul geologic ei nu au avut; șisturile cristaline din care sînt alcătuiți, în cea mai mare parte, au generat culmi largi, cu pante domoale dar capătul de sud, îmbrăcat în calcare, dă o varietate mai mare formelor de relief: Cazanele, crestele ascuțite, poșterile, pereții drepți, stîlpii (cum sînt cei din cheile Mraconiei) constituie elementele de decor, purtînd pecetea ineditului și oferind priveliștea cea mai atractivă din defileu.

Peste tot, prospețimea naturii din jurul Orșovei te face să înțelegi viața muntelui acolo unde se asociază cu măreția arhitecturii antropice a prezentului. În aria de influență a Orșovei, se desfășoară și peisajul muntelui cu caracter alpin Godeanu-Retezat.

În bogatul inventar al formelor de relief se relevă și convergența spre spațiul orșovean a celor trei culoare depresionare : din nord Timiș-Cerna, din est Drobeta-Turnu Severin-Orșova și din vest Baziaș-Orșova. Accesul este favorizat de așezarea Orșovei la încrucișarea unor artere de circulație rutieră, feroviară și fluviatilă, constituind un veritabil nod. Șoseaua internațională (E 94) București — Belgrad străbate regiunea întâlnindu-se cu cea din lungul defileului (D.N. 57) care leagă, pe circa 150 km, localitățile Drobeta-Turnu Severin cu Baziaș.

Calea ferată București — Timișoara, recent electrificată, asigură accesul din ce în ce mai mult, atât din nord-vestul țării cât și din sud-est.

Calea fluviatilă, frecventată de numeroase vapoare românești și străine, pune la dispoziția vizitatorilor nu numai farmecul natural al defileului, dar și posibilitatea de a vedea unele din vestigiile istorice care se încadrează în potențialul turistic al regiunii geografice Orșova.

Un element nou, de mare atractivitate, este generat și de mediul acvatic ; sportul nautic și pescuitul sînt forme care aici au larg cîmp de practicare.

În concluzie, Orșova și regiunea eferentă ei, prin ansamblul peisajului și recente amenajări, se înscrie pe harta țării noastre ca un nou și puternic obiectiv de interes economic și turistic.

Poarta Dunării Drobeta-Turnu Severin

Aco'o unde apele Dunării scapă din defileu, pe marele ei con de dejecție, fragmentat în diferite feluri de forțele agenților externi, s-a statornicit din timpuri străvechi un popas de cale lungă, orașul port Drobeta-Turnu Severin. Regiunea în care este așezat apare ca o formă largă, depresionară, la poalele Podișului Mehedinți, aplecată spre valea Dunării. O cunună de dealuri cu altitudine relativ redusă îi fac pavăză spre exterior : Balota, Buliga, Trestenicu, Corbu și Vărănicu. Contrastul dintre vechi și nou în cuprinsul orașului este de mari dimensiuni. Drobeta-Turnu Severin de astăzi este un oraș tînăr, cu multe unități industriale moderne, instituții cultural-educative, cartiere de locuințe noi, parcuri, populație densă, peste tot vibrînd clocotul vremurilor prezente. Monumentele de arhitectură și cele istorice se armonizează pe deplin cu

împletirea urbanistică a primei porți dunărene românești. Topicul Drobeta, de origine geto-dacică, este un indiciu evident al vechimei, orașul de astăzi purtând cu mândrie pecetea unei așezări milenare. Istoria acestei așezări de la capătul Clisurilor este lungă și întortocheată; împăratul roman Hadrian i-a acordat atributul de „municipium”, iar Septimium Sever de „colonia” ceea ce înseamna drepturi deosebite pentru locuitori. Începutul stă însemnat pe pietrele scoase la iveală de săpăturile arheologice. Drobeta era un centru de mare însemnătate strategică și economică, la o încrucișare de drumuri de uscat și apă. Romanii au căutat să-l folosească ca punct militar, pentru pază, ridicându-i un castru, așezare de „cap de pod” și de supraveghere a defileului. Podul de peste Dunăre, opera arhitectului Apolodor din Damasc, construit aproximativ în secolul al doilea (103—105 e.n.) constituie dovada însemnătății acestui punct cheie.

Legătura cu defileul susține existența orașului și mai târziu. Cetatea medievală a Severinului a ispitit popoarele din bazinul Dunării în tendința lor de expansiune. Documentele istorice ne arată că așezarea severineană începe o viață cu caracter urban prin 1833, când se hotărăște reconstruirea orașului după un plan cu oarecare regularitate și activitatea portuară se intensifică. Navigația pe Dunăre, în condițiile dificile din cataracte, a făcut ca o societate austriacă să construiască, în 1857, un mic șantier naval de reparații. În anul 1841 orașul devine reședință de județ și ca urmare apar unele întreprinderi industriale, cu pronunțat caracter meșteșugăresc. Construirea în 1878—1879 a căii ferate, care trecea prin marginea orașului, a dus ulterior (1882) și la apariția unor ateliere C.F.R. Dezvoltarea în etape a orașului reflectă împrejurările istorice vitrege prin care a trecut. Bombardamentele din timpul celui de al doilea război mondial au distrus o bună parte din oraș (circa 35%) ceea ce a impus după 1948 refacerea unor clădiri, ridicarea altora noi și extinderea spațiului urban. Dar schimbări mari au intervenit prin construirea de noi întreprinderi industriale și reamenajarea și modernizarea celor vechi, cum au fost Fabrica de spirt înființată în 1897 și cea de tăbăcărie, în 1899. Decorul de viață nouă se exprimă mai ales prin: Întreprinderea de construcții navale și prelucrare la cald — provenită din contopirea șantierelor navale și atelierelor C.F.R. — specializată în producția de vase fluviale de pasageri, șlepurile de mare tonaj, remorchere, tancuri petroliere și altele; Combinatul de prelucrare a lemnului și celulozei, cu mai multe secții; Fabrica de confecții, Fabrica de spirt și bere, Fabrica de bomboane, Întreprinderea de industrializare a laptelui, Combinatul alimentar pentru industrializarea cărnii, Fabrica de cărămizi și prefabricate din beton și alte unități ale industriei

locale. Dezvoltarea neconținută a orașului ca centru administrativ, economic și social-cultural, a dus la mărirea numărului de locuitori; dacă în 1962 erau 36 080 de locuitori, în 1981 numărul se ridică la 82 558 cu un perimetru locuibil mult extins.

„Drobeta-Turnu Severin este numit astăzi și orașul florilor și al monumentelor istorice. Aici, de-a lungul falezei înalte a Dunării se găsesc o serie de parcuri și grădini publice: Parcul gării, Parcul trandafirilor, în mijlocul cărora se află Monumentul eroilor căzuți în timpul războiului din 1916—1918, Grădina publică care adăpostește Palatul culturii și Cetatea Severinului, Parcul liceului Traian. La acestea se adaugă Parcul arheologic, amenajat cu alei și ronduri de flori, în mijlocul căruia se găsesc Muzeul Porților de Fier și vestigiile arheologice ale castrului roman Drobeta”¹.

Fluxul noilor prefaceri a cuprins și regiunea preorășenească. Multe terenuri au fost scoase din sălbăticia lor de altădată. În locul dealurilor și pantelor dezolante, cu pâlcuri de spini și prinse de torenți, se înșiră cât vezi cu ochii, viile și livezile bine îngrijite. Afluenților Dunării de aici li s-a micșorat puterea, nu mai merg la voia întâmplării. Amenajările hidrotehnice au potolit furia Jidoștiței, Slătanicului Mare, Cihalei și Topolnicei, prevenind inundațiile catastrofale.

La faima de „poartă întinerită” a orașului din vadul Dunării se adaugă astăzi și cea de oraș turistic, formată într-un răstimp istoric scurt, îmbietor prin obiectivele valoroase cu caracter social-economic și podoabele trecutului, capacitățile de primire corespunzând celor mai înalte exigențe.

Natura în preajma „Porților de Fier”

Odată scăpată din încheștarea stîncilor și zăvoarelor puse de om la Porțile de Fier, apele Dunării par a aluneca, spre dreapta, pe latura unui con de dejecție — pe care trebuie să-l fi avut cîndva; dar din dreptul localității Hinova, brusc o iau înapoi, formînd un mare cot — meandă — ocolind un bot de deal (156 m) detașat spre sud-est din Podișul Miroc Planina (Iugoslavia) continuarea peste Dunăre a Podișului Mehedinți. Nu numai atît, dar după ce Dunărea, cu debitul său solid, a zidit în vîrfurile meandrei un mare ostrov — Ostrovul Corbului — își restrînge apele din ce în ce mai mult, nu pe brațul din est (Dunărea Mică) cum ar fi fost normal, ci pe cel din vest, stăruind asupra dealului pe care l-a

¹ V. Cucu, Ana Popova-Cucu, *Județul Mehedinți*, Edit. Academiei R.S.R., 1980, pp. 117—118.

ocolit. Din cotul de la Vrancea, Dunărea se dirijează spre sud-vest, pînă în dreptul localității Brza-Palanka de pe malul iugoslav, după care își reia drumul în lungul cîmpiei mai descriind cîteva meandre — cea mai mare la Calafat — însă nu de dimensiunile celor anterioare. Poate într-un timp geologic îndepărtat, cînd apele Dunării nu-și stabiliseră definitiv matca în acest sector, să se fi desfășurat, datorită pantei, aproximativ pe direcția localităților Scăpău-Jiana-Gruia. Dar, dacă a fost așa sau chiar dacă nu a fost, de ce apele Dunării presează tot mai mult spre Podișul Miroc Planina în zona aceasta de „avanfosă precarpatică” cînd aveau orizont larg de desfășurare, spre Cîmpia Blahnei, cu slabă altitudine? Dunărea nu-și duce apele la voia întîmplării, ele se supun unor legi ale naturii, ascultă de înclinarea fundamentului; aici, fundamentul este prins de două falii transversale, una la nord și alta la sud de marele cot, mascate de formațiunile sedimentare mai noi.

Regiunea aceasta pe care o străbate Dunărea este afectată, după toate probabilitățile, de o mișcare subsidentă pe seama căreia se pun toate aspectele particulare. Cercetările de dată recentă au dovedit că există multe complicații geologice în acest sector. „Situînd Dunărea în ansamblul marelui arc carpatic-balcanic, constatăm că, după ce străpunge defileul Porților de Fier, în continuare, nu mai întretaie nici una din unitățile de relief din interiorul acestui arc, ci se menține pînă la vărsare doar la contactul dintre ele. De aceea se poate spune că de la Gura Văii pînă la Cetate — Dunărea curge printr-o vale de contact între Podișul Mehedinți și Podișul Getic, pe de o parte, și între Podișul Miroc și Dealurile Timocului pe de altă parte, iar de la Cetate pînă la Brăila, între Cîmpia Română și podișurile Prebalcanic și Dobrogean”.

Pe luncă și pe terasele inferioare ale văii Dunării, de cînd se știe, depozitele de nisip aspru sînt măturate de vînt dintr-o parte în alta. Pe vreme de furtună, în regiunile Crivina, Burila Mare ori Gogoșu nisipurile zburătoare provenite din aluviunile fluviului îți dădeau impresia de adevărat deșert. Aici, ca și în multe alte locuri de-a lungul Dunării relieful de dune constituia elementul dominant, sterp, presărat cu unele bălți, lăcaș ideal pentru broaște și țînțari. Pe dune producția cerealieră a ogoarelor era slabă, viile dădeau rod puțin, pătura de sol subțire, pînza de apă adîncă, doar plantațiile de salcîmi, buruienile și spinii dacă se prindeau cu rădăcini mai puternice și rezistau vînturilor și secetei. Oamenii locului,

¹ P. Cotet, „Considerații morfostructurale”, în lucrarea *Geografia Dunării Românești*, Edit. Academiei R.S.R., București, 1969, pp. 23—24.

împovărați de tot felul de nevoi, erau neputincioși în fața forțelor naturii. Prin locurile unde se încropea ceva pământ roditor, când se abăteau câteodată, furtunile înecau culturile în nisip. Lucrările de îmbunătățiri funciare, modernizarea bazei tehnico-materiale a agriculturii au creat condiții de nivelare a dunelor și interdunelor, de stabilizare a nisipurilor. Cooperativele și unitățile agricole de stat au trecut la amenajări hidroameliorative — potrivit Programului național — pe baza cercetărilor făcute, în prealabil, de diferiți specialiști; au fost puse în valoare nisipurile neproductive sau slab productive prin irigații cu apă din Dunăre. Apa a constituit un element de prim ordin pentru luarea în cultură a terenurilor nisipoase. Alături de aceste acțiuni, mecanizarea și chimizarea au ajutat substanțial la îmbunătățirea suprafețelor agricole. Nevoia de teren agricol a dus și la asanarea regiunilor mlăștinoase; unele bălți au dispărut, iar altora li s-a restrâns perimetrul potrivit intereselor comunelor respective.

Toamna și mai ales primăvara, în timpul perioadelor ploioase, Dunărea își umfla apele și le revărsa peste maluri. Ostroavele și grindurile își micșorau suprafața ori dispăreau sub năvala apelor. Astăzi dacă pornești de la Drobeta-Turnu Severin spre Ostrovul Mare, de îndată ce ai trecut de localitatea Hinova — cunoscută prin vestigii arheologice — îți iese în cale Ostrovul Corbului; este o insulă mare, unde în urma unor lucrări complexe de protecție și în special a unui baraj lung de 7 km, pe coronamentul căruia se află o șosea, te fascinează contrastul de culori, mai ales cele generate de apă și vegetație, făcându-te să înțelegi înoirile care au avut loc și aici. Schimbarea tabloului a fost impusă de necesitatea înfăptuirii lacului de acumulare al sistemului hidroenergetic și de navigație „Porțile de Fier 2”.

Prin amenajarea hidrotehnică complexă a văii Dunării efectele negative, datorită inundațiilor, au fost înlăturate. Diguri puternice, ridicate în intervalul 1968—1980, au făcut ca apele să-și urmeze matca lor, iar terenurile supuse inundației să fie redat culturilor agricole. Istoria ne arată că nivelul cel mai ridicat în această regiune de 843 cm, a fost înregistrat în anul 1940. Nu se poate spune că nu mai pot avea loc revărsări datorită undelor de viitură din amonte, așa cum s-a întâmplat în luna martie 1981. În ziua de 19 martie stația hidrologică din zona Drobeta-Turnu Severin a anunțat cota de inundație, de 750 cm; apele au crescut ulterior peste cota de inundații, astfel că în seara de 25 martie, ora 17, s-a înregistrat vârful, reprezentat prin cota maximă istorică de 903 cm, cea mai înaltă atinsă vreodată de apele Dunării în regiunea Severinului. Ulterior apele au scăzut, s-au scurs încet, activi-

tatea obișnuită s-a reluat, deși nivelul apelor fluviului a crescut ca niciodată pînă acum.

Existența acestui fenomen hidrologic se pune pe seama ploilor abundente de primăvară și a topirii zăpezilor. În bazinul superior al Dunării și mai ales pe afluenții acesteia — Sava, Drava, Morava, Tisa ș.a. — se adună multă apă în zona de confluență din Cîmpia Tisei și astfel debitele se măresc. Culminațiile viiturilor apar diferit. Sînt cazuri cînd debitul se propagă pe tot sectorul românesc al Dunării, de la Baziaș la Marea Neagră, depășind cotele de atenție și chiar de inundație. Pe baza prognozelor și a situațiilor hidrologice se stabilesc din timp în punctele critice, periclitate, măsuri organizatorice și tehnice pentru prevenirea și limitarea eventualelor inundații; se fac noi consolidări și supraînălțări de diguri și taluzuri pentru apărarea terenurilor agricole, a localităților, a platformelor portuare și industriale, a fermelor zootehnice ș.a. Apele infiltrate prin straturile adînci ale pămîntului în incintele îndiguite se evacuează cu mijloace mecanice. Prin îndiguiți și desecări multe din vechile lacuri ori bălți din luncă, din preajma localităților Balta Verde, Izvoarele, Gruia, Gîrla Mare, au dispărut; puține ochiuri de apă au mai rămas pe ici, pe colo. Intervenția omului în monotonia cîmpului din valea Dunării a suprimat tăcerea, prezența mașinilor agricole, a tractoarelor dau un alt aspect microformelor de relief, oriunde îți întorci privirile, conturînd un peisaj inedit.

O nouă cetate a luminii — Porțile de Fier 2

Replica prezentului la vechea și monumentală vale a Dunării, în dreptul Ostrovului Mare, este dată de apariția „Porților de Fier 2”, care-ți sugerează firul unui basm. Truda și tenacitatea omului care a învins pentru prima dată Dunărea în munte i-a pus stavilă, de data aceasta, și la trecerea prin cîmpie. În alegerea locului pentru amplasarea noii hidrocentrale s-au avut în vedere condițiile naturale optime ale zonei Ostrovu Mare, între altele și aceea că Dunărea are o cădere de 8 m între Gura Văii și Ostrov. Această lucrare amplasată pe Dunăre la km 861 de la vărsare în Mare se află în dreptul satului Ostrovu Mare din comuna Gogoșu, de pe teritoriul țării noastre și Mihailovăț, de pe teritoriul iugoslav. Insula este lungă de 14 km și cuprinsă între Brațul Gogoșu și Dunărea propriu-zisă. Inaugurarea oficială a lucrărilor s-a făcut la 3 decembrie 1977. Pe brațul principal al Dunării sînt construite cele două centrale — românească și iugoslavă — echipate fiecare cu 8 turbine bulb, de cîte 27 MW putere instalată. Pe malul iugos-

slav s-a construit un baraj deversor cu 7 câmpuri de deversare a apei, echipate cu stavile segment. De la ecluza iugoslavă cu o singură treaptă, lată de 24 m și lungă de 310 m s-a construit, pe un sector de 125 m, un baraj nedeversor de pământ. În amont și aval de ecluză s-au amenajat porturile de așteptare a vaselor și centrala. Pe teritoriul românesc s-au ridicat aceleași instalații, (centrală, ecluză, baraj deversor, baraj nedeversor, port amont și aval), apoi șoseaua care leagă cele două țări. Lacul de acumulare are o lungime de circa 80 km, inundându-se o suprafață de 1 500 ha cuprinsă în cuveta lacului. S-au strămutat în alte amplasamente circa 1 000 de locuitori și s-au modificat calea ferată, 13 monumente istorice, și liniile electrice. Sistemul hidroenergetic și de navigație construit în comun de România și Iugoslavia a modificat substanțial configurația vadului dunărean din acest sector. Noua amenajare hidroenergetică a Dunării dă posibilitatea nu numai obținerii unei mari cantități de energie electrică, dar și îmbunătățirii condițiilor de trafic fluvial, apărarea de inundații a terenurilor agricole și silvice din luncă și a întreprinderilor industriale și de transport. Această uriașă lucrare hidroenergetică a avut meritul să înlesnească și cercetările geografice, geologice și mai ales arheologice, așa cum s-a făcut și la Porțile de Fier 1. Rezultatele investigațiilor au adus noi date de atestare a existenței permanente a elementului băștinaș dacic și daco-roman precum și a unor elemente din perioada formării poporului și limbii române. Ostrovu Mare s-a comportat în diferite etape ale istoriei poporului roman ca o cetate înconjurată de ape, dovadă vestigiile unor așezări omenești, a unor culturi, un bogat inventar arheologic și istoric.

Adăugiri în timp la pitorescul văii Dunării

După ce Dunărea mai face o buclă mare în regiunea Calafatului, panta albiei scade simțitor și apele se mai liniștesc. Valea se lărgeste și mai mult, apele se despletesc, nu mai pot transporta marea cantitate de aluviuni și le depun; ostroavele sînt mai numeroase decît în sectorul anterior; unele aparțin țării noastre, altele R.P. Bulgaria. Schimbările în perimetrul dunărean de la Ostrovu Mare mai departe, în aval, sînt numeroase și privesc valorificarea nisipurilor de pe terasele neproductive altădată, asanarea bălților și mlaștinilor, construirea de diguri și construcții care înlesnesc trecerea de pe un mal pe altul.

De la Cetate spre Calafat panglica șoselei modernizate, care vine dinspre Drobeta-Turnu Severin, își face loc aproape de contactul luncii cu prima terasă. De sus, de pe înălțimea malului

dunărean, privirea răzbește peste formele care se desfășoară în plan larg; de o parte spre vest, pînă în apa Dunării se înșiră pe lunca nisipoasă oglinzile strînse între diguri ale bălților Fîntîna Banului, Maglavit și Golinți, împodobite cu șiraguri de sălcii pe margini, pe de altă parte, cîmpul de dune nivelate din care au rămas doar ușoare valuri, de la Moreni, Hunia, Maglavit, Golinți și Basarabi. Nisipurile se întindeau pe toată partea sud-vestică a Cîmpiei Băilești pînă spre valea inferioară a Desnățuiului, care-și duce apele în Lacul Bistreț. Fixarea lor prin salcîmi și alte plante a schimbat înfățișarea regiunii.

În succesiunea secolelor, Dunărea și lacurile au creat diferite ocupații pentru locuitorii satelor riverane. Pescuitul era dintre cele mai importante, dar necoordonat, avea un slab randament, astăzi el se practică în formă organizată asigurînd un venit ridicat cooperativelor agricole. La acestea se adaugă crescătoriile de pește care aduc un important beneficiu. Astfel, la sud de Cetate, pe amplasamentul bălții Fîntîna Banului s-a amenajat o pepinieră pe o suprafață de aproximativ 150 ha, cu o producție anuală de peste 100 tone puiet de șalău, cegă și crap. Nici fostele bălți Golinți, Maglavit și Hunia nu au rămas în starea lor naturală de sălbăticie. Crescătoriile de pește (crap, plătică, somn, știucă ș.a.) organizate în cadrul bălților, pe o suprafață de circa 450 ha, au schimbat aspectul, umanizîndu-l. Un dig lung de 9 km apără crescătoriile de inundațiile obișnuite ale fluviului, iar stațiile de pompare instalate pe mal schimbă apa după necesități.

Nu departe de comuna Maglavit se află un complex pentru creșterea vitelor și păsărilor, îndeletnicire stimulată de existența unei baze furajere bogate, de pășunile din luncă și de producțiile însemnate de porumb. Mai departe de luncă decorul se amplifică și se împeștritează, plin de îmbrăcăminte vegetativei cerealiere, de vii cu rod bogat pe terenurile nisipoase, cum sînt cele de la sud-est de localitatea Cetate și petice de pădure asupra cărora se revarsă din plin grija omului pentru a le mări producția.

Mai departe așezările urbane se înmulțesc; cea mai însemnată, din acest cot dunărean, este *Calafatul*, veche vatră de istorie, fost punct pescăresc, tîrg de vite și cereale, schelă pentru încărcatul șlepurilor¹. Datorită poziției sale, la întretăiere de drumuri de

¹ Cercetătorii explică topicul „Calafat” ca venind de la faptul că în acest vad dunărean se făcea calafatarea pe vremea cînd corăbiile genoveze intrau din Marea Neagră pe Dunăre; erau calafatate aici, adică vopsite cu catran (L. Badea, Alexandra Ghenovici, *Județul Dolj*, Edit. Academiei R.S.R., București, 1974).

uscat și apă a avut o deosebită însemnătate și ca punct de vamă. De asemenea, trecutul se mai oglindește și în aspectul unor clădiri, mai ales în cele construite după 1865, când a fost declarat oraș și a ajuns punct terminus al căii ferate.

În anii construcției socialiste orașul a cunoscut o dezvoltare impetuoasă; liniștea, tihna patriarhală, au fost înlocuite de freamătul portului cu feribotul care face legătura feroviară cu R.P. Bulgaria, de vasele care trec în sus și în jos pe apele Dunării. Înnoirea, modernizarea și dezvoltarea economică se exprimă prin apariția a numeroase construcții industriale ca: Fabrica de lapte praf și unt, Fabrica de conserve de legume și pastă de roșii (construită în 1969), două mori sistematice, două tăbăcării, Fabrica de prefabricate din beton, Centrul de vinificație ca și alte ramuri ale industriei locale. În concordanță cu activitatea industrială s-a mărit și modernizat rețeaua stradală înlocuind gropile și praful care o acopereau odinioară. Panorama portului înnoit, văzută de sus, din capătul străzilor în pantă domoală în zilele când ceața s-a ridicat de peste ape, seamănă cu o acuarelă de Ștefan Dumitrescu.

De la Calafat șoseaua te poartă pe întinsul câmpiei, spre Poiana Mare unde o rețea de raze argintii se revarsă, din belșug peste semănături. Sînt canalele unor mari sisteme de irigații, cu apa adusă din Dunăre, care cuprind largi suprafețe agricole, ferindu-le de pacostea secetelor de vară. Complexul Calafat-Moșăței-Băilești, adevărată arteră de viață pentru mai bine de 50 000 ha de teren ca și canalul Ciuperceni-Desa-Rast aduc în circuitul agricol întinse terenuri nisipoase. Dar nu sînt singurele, pretutindeni mai sus și mai jos apa sorbită din Dunăre de stațiile de pompare înviorează câmpurile. La aceste realizări se adaugă și marile incinte îndiguite care protejează de inundații sute de mii de hectare, începînd de la Ghidici pînă spre Corabia. Pădurile de esențe albe și salcîmi, mai ales, fixînd nisipurile acoperă suprafețele întinse în bucla Dunării de la Calafat. Primăvara, în regiunea Ciupercenii Noi-Desa-Ghidici, privești întinderilor este încântătoare, mirosul florilor de salcîm sub razele soarelui te îmbată.

În apropiere de satul Rast te-ai aștepta să vezi în luncă vechea bălă, dar nu a mai rămas decît un petic și conturul marcat de sălcii; pe locul unde a fost apa au apărut culturi de cereale. Lacul Bistret i s-a păstrat numai topicul, o crescătorie de pește ocupă acum peste 2 200 ha. Sînt realizări care atestă posibilitățile modificării naturii de către om, în folosul său.

Dacă între Desnățui și Jiu, pe la Goicea, Măceșu și Gîngiova, terenurile nisipoase de pe terasele Dunării sînt restrînse, în schimb

cum treci Jiul, spre Ostroveni și mai departe pe la Bechet, Dăbuleni și pînă la nord de Sadova apare iar ecranul gălbui al cîmpului de tip colian. Noua înfățișare a cîmpului de dune te surprinde pe drumul modernizat Ostroveni — Corabia — Islaz, ori de pe cel de la Bechet-Sadova, drumuri lungi și netede de pe care, cît vezi cu ochii, totul îți fură gîndurile dacă ai practicat drumeția în lungul și latul Cîmpiei Olteniei. Este vestită regiunea viticolă și pomicolă doljeană de la Ostroveni-Bechet-Dăbuleni, de pe terasele nisipoase dunărene. Aici realitatea te convinge de dimensiunile prefacerilor, cînd vezi nivelarea nisipurilor și plantațiile de viță de vie cum sînt cel care dau vestiții struguri de masă: Perla de tratare a solului se dezvoltă aici ca și în alte regiuni dunărene, pînă spre Călărașii de lîngă Balta Ialomitei, soiuri nobile de viță de vie. În condițiile de irigare și Csaba, Afuz-ali, Cardinal ș.a. sau pentru vinificație; Roșioară, Berbecel, Negru moale și Negru vîrtos, Saint-emilion, iar mai de curînd a început să dea bune rezultate și soiul Mer'ot. Nu numai producția medie ridicată la hectar (11 000—12 000 kg) interesează unele cooperative agricole, dar și faptul că strugurii dezvoltîndu-se într-o medie a temperaturii lunii iulie de circa 22° C se coc, față de alte regiuni cu podgorii mai din nord, cu 15—20 de zile mai devreme. Către marginea podgoriei se întind geometric plantațiile de livezi cu meri, peri, pruni, și piersici care se dezvoltă în bune condiții, adaptate spațiilor largi cu subsol nisipos. Nisipurile ne-productive sau slab productive au prins viață. Sistemul de irigații Sadova-Corabia este o adevărată lucrare de artă, efectuată între anii 1968 și 1974 în cadrul Programului național de amenajări hidroameliorative; el cuprinde peste 80 000 hectare și este unul dintre cele mai moderne din țară, susținînd viața plantelor în perioada de vegetație cu circa 4 300 m³ de apă la hectar, pompată direct din Dunăre. Acest complex, asemenea unei rețele hidrografice de mari proporții, pompează terenurilor circa 55 m³/sec. înlăturînd total secetele de altă dată. Mai poți spune, văzînd asemenea capodoperă, că peisajul nu poate fi schimbat?

Stațiunea centrală de cercetări pentru ameliorarea nisipurilor din Dăbuleni, cu centre experimentale și în alte zone cu dune din țara noastră, a făcut din regiune un adevărat „paradis dintr-un deșert”. „Că, la drept vorbind, ce a fost înainte aici, la Ocolina sau Călărași, în această zonă larg circumscrisă bătrînei localități? Ce-a fost, de pildă, la Amărăștii de Jos, Dobrotești, Dobrești, Sadova, Ostroveni, la Bechet sau Ianca, la Potelu sau Grojdibod? Ce-a fost la Lișteava și Sărata? Chiar dacă se știe prea bine, se

cuvine s-o reamintim odată, și încă odată, spre a nu se uita, pentru că în perimetrul astfel delimitat, pe aproape 240 000 hectare, a fost o adevărată împărăție a nisipurilor zburătoare și aride. A fost un deșert, un colț de Sahară, un câmp de luptă acerbă, pe viață și pe moarte, între două forțe prea adesea și prea mult ostile; de-o parte omul împovărat de nevoi, ignorant și neputincios în fața forțelor oarbe ale naturii, îngenunchiat mai totdeauna de efortul disperat spre a-și asigura o existență și așa precară, iar pe de altă parte nisipurile, întinse cât zarea, neprietenoase și sterpe¹.

În noile condiții, vechiul ținut din câmpia sudică a Romanaților își amplifică neconținut forțele, tehnologiile moderne îi deschid larg orizonturile. Urmărind marginea văii Dunării spre est lunca pare că-și păstrează forma în condițiile ei naturale, însă coroana digurilor de apărare, culturile agricole variate pe fundurile seci de foste bălți și brațe dunărene sînt mărturii evidente ale unor profunde prefaceri. Peisajul actual își are izvorul în arta omului de a cîștiga terenuri noi, proaspete, bucată cu bucată.

Parcurgînd calea Dunării, numeroase vase fluviale sub diverse pavilioane opresc în portul *Corabia*, singurul oraș-port din județul Olt. Ca așezare nu trece prea mult prin secole, dovadă și planul urbanistic de desfășurare (1873) cu puțin înainte de Războiul de independență. Izvoarele istorice îl menționează pentru prima dată în 1502. A funcționat vreme îndelungată ca port comercial, mai mult schelă pentru cereale.

O oarecare însemnătate economică o capătă odată cu construirea căii ferate (1887—1891) care-l leagă de alte orașe și îndeosebi de Caracal. Dar peisajul urbanistic și economic se schimbă cu adevărat odată cu intrarea în funcțiune a unor întreprinderi industriale, în anii construcției socialiste, orașul păstrîndu-și însă specificul portuar și agricol. Din ramura alimentară, ramură cu tradiție, se relevă vinificația, panificația, produsele lactate, Fabrica de distilat vin pentru coniac ș.a. Fabrica de mobilă și de talaș pentru ambalaje, Fabrica de făină furajeră, Fabrica de nasturi din scoici, Fabrica de fire sintetice, Întreprinderea pentru preindustrializarea zahărului și Tăbăcăria minerală, se adaugă zestrei noi industriale a orașului, toate își largesc din ce în ce mai mult gama sortimentelor. S-a ajuns astfel ca orașul *Corabia* să dețină 5,5% din producția globală industrială a județului Olt. O pondere importantă în

¹ M. Stănescu, *Un paradis într-un deșert* / „Flacăra”, anul XXIX — nr. 33 (1314), 14 august 1980, p. 8.

economia oraşului revine activităţii portuare ; înzestrat cu utilaje şi instalaţii moderne, portul poate face faţă pe deplin descărcării şi încărcării cerealelor, lemnului şi minereurilor.

Creşterea industrială a stimulat deplasarea forţei de muncă din mediul rural în cel urban, ceea ce a făcut ca numărul populaţiei să ajungă la 20 432 locuitori la 1 iulie 1981. Nu poţi să pleci din acest oraş fără să nu vizitezi muzeul care-ţi oferă o grăitoare imagine a trecutului istoric şi a specificului etnografic din zona de confluenţă a Oltului cu Dunărea. De pe malul ridicat al fluviului ochiul surprinde tabloul portului care nu peste multă vreme va avea şi un şantier naval şi mai departe zona complexă de agrement de o rară frumuseţe, oferind vizitatorilor deosebite condiţii pentru recreare şi practicarea sporturilor nautice. Împrejurimile oraşului sînt pline de vestigii arheologice, multe identificate în zilele noastre, la Celei, Orlea şi Potelu. Muzeul sătesc de la Orlea, cu secţii de istorie şi ştiinţele naturii, este bine cunoscut, aici se pot vedea şi multe exponate datînd din timpul Hallstattului, descoperite în Măgura Grădişte. La Celei se află şi ruinele cetăţii romane Sucidava cu fîntîna secretă, construită sub domnia împăratului Aurelian (271—275), iar în apropiere urmele podului care făcea legătura celor două maluri ale Dunării, construit în vremea lui Constantin cel Mare, împăratul Bizanţului.

De la Olt pînă la Argeş

Aşezările rurale, cele mai multe, ca şi cele urbane se opresc la marginea înălţimii malului dunărean, doar porturile se duc în luncă spre apa Dunării. Oraşul Turnu Măgurele, din zona de confluenţă a Oltului cu Dunărea, şi-a menţinut existenţa datorită funcţiei sale strategice şi unor încrucişări de drumuri atrase de importanţa portului. Aici, pe terasele inferioare ale Dunării, este unul din colţurile frumoase ale ţării noastre, unde darurile naturii se îmbină cu cele ale vremurilor noi, socialiste care l-au trezit la viaţă. Ca veche schelă dunăreană oraşul Turnu Măgurele este menţionat în documentele istorice din secolul IV şi întemeiat ca târg în 1836, în apropiere de cetatea romană Turris (la 4 km sud-vest de oraş) datînd din timpul domniei lui Constantin cel mare. Ulterior este amintit sub numele de Nicopolul Mic şi mai târziu de Turnu. Cetatea romană a slujit ca punct de apărare multă vreme, Mircea cel Bătrîn o reface şi o foloseşte de asemenea Vlad Ţepeş şi Mihai Viteazul.

Funcția administrativă de capitală a județului Teleorman i-a revenit în anul 1839, iar peste 129 de ani (1968) devine municipiu. Monumentul din bronz ridicat în 1907, opera lui Raffaele Romanelli, amintește că în timpul războiului pentru independență pe podul de vase de la Turnu Măgurele — Nicopole s-au întors armatele victorioase.

Cu ani în urmă Turnu Măgurele nu era decât o modestă localitate, așezată pe malul Dunării, cu străzi înguste, întortocheate și case mici cu unul sau două etaje. În cadrul economiei sale nu avea decât o Fabrică de cherestea, una de mobilă, una de apă gazoasă, una de săpun, alta de lumânări. Racordat la dezvoltarea generală a țării, orașul e de nerecunoscut. De ori unde vei veni astăzi, fie pe drumul dinspre Alexandria, fie dinspre Gîrcov sau Seaca, fie cu vaporul pe Dunăre, îți apare de departe coșul înalt, fumegînd, al Combinatului de îngrășăminte chimice — construit în 1968; ulterior, pe platforma industrială s-au adăugat Fabrica de conserve, Uzina de valorificare a cenușelor de pirită, Întreprinderea de utilaj chimic și alte unități reprezentative. Ca urmare, a crescut rapid și gradul de urbanizare, dotările edilitare gospodărești ca și cele social-culturale ducînd la schimbarea feței orașului. Bătrînei vetre adăugîndu-i-se noi contururi pe orizontală și verticală faptul a dus la mărirea numărului populației; dacă în 1948 avea 11 492 locuitori, în 1981 ajunge la 31 855, cei mai mulți fiind angajați în întreprinderile industriale și construcții. Concomitent s-a intensificat și activitatea portuară. Trebuie să mai amintim că din anul 1978 au început și lucrările pentru un nou sistem hidroenergetic și de navigație Turnu Măgurele-Nicopole.

Lucrările de mare complexitate, efectuate în ultimele decenii au adus substanțiale îmbunătățiri economico-sociale nu numai orașului dar și satelor din jur; extinderea irigațiilor (Olt-Călmățui), chimizarea terenurilor agricole, asanarea dunelor, crovurilor, modernizarea rețelei de drumuri sînt măsuri de întinerire ale unui oraș vechi și a zonei sale preorășenești.

De pe șoseaua care urmărește spre est de Turnu Măgurele marginea malului înalt al fluviului privind în jos totul apare ordonat, îndiguit, bălțile cu toate componentele lor — brațe părăsite, privaluri, gri-duri, japșe, depresiuni ș.a. — unele au dispărut, iar altele au fost restrînse la minimum. Coroanele pădurilor de sălcii și plop, incintele stufile, ochiurile de apă care strălucesc ici și colo, unele culturi cerealiere ori împăduriri recente, farmecă prin coloritul lor întînd rîle; evidențiind sentimentul de satisfacție în lupta cu forțele naturii.

Lunca scoasă din regim natural a fost pusă în întregime sub supraveghere ; doar lângă mal dacă mai apar grinduri nisipoase din care vântul smulge firisoare de nisip și mîl purtîndu-le dintr-un loc în altul. Inundațiile mari, cum au fost cea din 1942 ori din martie 1981, au făcut ca apele să umple ulucul Dunării și trecînd peste unele diguri au determinat mutarea unor sate, cum a fost cazul satului Ciuperceni după 1942. „Succesiunea grindurilor fluviatile către interiorul luncii duce la formarea între ele a unor depresiuni alungite care erau ocupate temporar de ape, formînd lacuri numite în acest sector, dintre Turnu Măgurele și Zimnicea — lișteve — (Lișteava Mare și Lișteava Mică în apropiere de localitatea Poiana, Lișteava Vasluiului, Lișteava Vasluiului, iar cele mai tipice între cuveta lacului Suhaia și Dunăre — Lișteava Lupilor, Lișteava Lungă, Lișteava Lată, Lișteava Cristi, Lișteava la Plopi, Lișteava Zimnicea etc.)”¹

Lucrările de indiguire și desecare au dus la apariția și folosirea fundu'ui multor coveți de lacuri, total sau parțial ; bunăoară, din lacul Suhaia, care avea o suprafață de circa 3 100 ha, a mai rămas, prin îndiguiri, o oglindă acvatică de 1 050 ha, utilizată în scop piscicol. Din puzderia de lacuri care împînzeau lunca și a căror extensiune varia în raport cu ridicarea ori scăderea nivelului Dunării, au mai rămas cîteva : Fătana, Fiștoveanca, Ghircanu, Rădulea, Rotund. Ele acoperă o suprafață de aproximativ 800 de hectare și cuprind zona de confluență a Vedei cu Dunărea, regiune neintrată în operațiunile de indiguire. Din cele peste 13 lacuri, bălți și brațe dunărene, cele mai multe cu suprafețe de peste o sută de hectare, au fost drenate circa 90%.

Prefacerile din cadrul luncii se oglindesc și în repartiția și structura unor complexe de biotopi. Pădurile dese de esențe albe, bine îngrijite — în regim silvic — coboară în multe părți pînă în marginea fluviului. Spre deosebire de altădată, populația de animale este astăzi mai variată și mai bogată, datorită schimbării condițiilor de viață.

Decor nou la Zimnicea veche

Orașul Zimnicea, desfășurat în vad dunărean pe brațul Pasărea, este considerat ca punct de referință în toate manualele școlare, fiind cea mai sudică localitate din țara noastră, așezată pe coordo-

¹ P. Giștescu, *Idrografia, în monografia județului Teleorman*, Edit. Academiei R.S.R., București, 1976, p. 35.

nata de 43°37'07" latitudine nordică. Împrejurimile sînt pitorești, aici primăvara înfloresc primii pomi din țara noastră, petalele se scutură cînd dau mugurii în alte părți. Dar acesta nu este singurul superlativ, oraș cu adînci rădăcini în trecutul istoric, Zimnicea, are astăzi cel mai nou și mai bine organizat aspect urbanistic; este oraș construit de națiune — cum spunea un localnic — după cutremurul de la 4 martie 1977, cînd a fost dărîmat în proporție de peste 80%. Poziția — pe terasa întîi — și îngustarea la maximum a văii Dunării în această regiune, după despletirea din amont, cînd cuprinde între brațele ei mai multe ostroave, dintre care cel mai mare este ostrovul Selene, au făcut ca încă înaintea erei noastre (secolele IV—III) să se folosească acest punct strategic pentru fundarea unei cetăți de către geto-daci, apreciată de arheologi ca fiind cea mai veche din Muntenia. După cum arată izvoarele istorice, un rol important, îl are această cetate și mai tîrziu, în epoca feudală. Prin secolul al XII-lea exista pe locul cetății o așezare care se numea Dzimnikos, iar prin secolul al XIV-lea era un sat mare cu loc de vamă și cîțiva negustori care făceau comerț cu sudul Dunării. Tîrgul Zimnicea s-a dezvoltat ulterior, mai la răsărit de vatra vechii cetăți, cu aproximativ o jumătate de kilometru, și a avut funcții diferite: administrativă, portuară pentru exportul cerealelor, centru pescăresc ș. a. O perioadă de timp a fost și capitală de județ (1837—1839), dar amprenta de tîrg sărăcăcios cu cîteva ateliere — cizmărie, lemnărie, fierărie, cojocărie — cu cea mai mare parte din populație ocupată în agricultură, cu dușeni, case mici așezate pe nisip, fără temelii solide, nu i s-a șters multă vreme.

Prin reconstrucție, după seismul din 1977, a devenit un oraș modern cu o tramă stradală regulată — cea mai ordonată din bazinul inferior al Dunării — pe care se înșiră blocuri de locuințe confortabile, instituții, întreprinderi cu o activitate multiplă: industrială, agricolă ș.a. La acestea se adaugă trei mari cooperative agricole de producție — una de stat, specializată în cultura vitei de vie și legumelor, alta piscicolă, de subordonare republicană și alta pentru creșterea și îngrășarea porcilor.

Modul și timpul scurt în care s-a reconstruit Zimnicea a impresionat adînc. „Avem la noi un oraș care nu s-a construit asemenea celorlalte orașe, nici vorbă nu poate fi. El a fost ridicat cu cărămida a zece județe și cu sufletul întregii țări. De aceea și stă el, poate mai mult decît oricare altul la inima noastră. Ca și cum ar fi propriul nostru leagăn. Al fiecăruia dintre noi și al tuturor. Întrebați arhitecții, întrebați constructorii. Nicăieri în lume

nu s-a mai ridicat un întreg oraș în mai puțin de patru ani. Era de domeniul fanteziei. Al dorințelor, nu însă și al posibilităților. Un cartier, poate. Un ansamblu oricât de mare și de impresionant, poate. Nu însă și un oraș întreg. Cu tot ce presupune această acțiune, interpretată la un înalt nivel de civilizație".¹

Între Dunăre și Dunărica a apărut o platformă industrială, cu o fabrică de zahăr (din 1979) avînd o capacitate de prelucrare de 4 000 tone sfeclă de zahăr în 24 de ore, o întreprindere de țevi sudate, o centrală termică, o fabrică de panglici, iar portul refăcut strălucește mărturie a fondului schimbat total. Dacă te deplasezi din oraș spre port, acolo unde se oprește o magistrală și calea ferată, nu poți să nu admiri noul loc de agrement și recreare lașul Bujorescu, amenajat pe un vechi braț părăsit al Dunării.

Ansamblul urbanistic zimnicean, cu profile moderne, constituie astfel o efigie a vremurilor de mari prefaceri.

Lumini noi în lungul Dunării din județul Giurgiu²

De la Zimnicea la Giurgiu și mai departe, spre est întîlnim o șosea asfaltată, ce urmărește în linii mari zona de contact — o treaptă inferioară de terasă — dintre Cîmpia Burnazului și lunca Dunării. Îți dă posibilitatea să cunoști o regiune deosebit de interesantă. Înțelegerea peisajului nu ar fi posibilă fără o sumară descifrare a evoluției paleogeografice. Treptele de relief dezleagă unele probleme. Cercetările de dată recentă au arătat care le este alcătuirea litologică.

Despre terasele Dunării, care apar în mod evident la poalele Burnazului, cercetătorii au vorbit mult. Se știe că în acest sector dunărean sînt bine reprezentate mai multe trepte de terasă (6 la număr), ceea ce indică modul cum a evoluat fluviul în continua lui înaintare spre est. Marginea sudică a Burnazului, înaltă între 45 și 70 m. se prăvale în pantă accentuată deasupra luncii, pînă aproape de zona de confluență a Argeșului cu Dunărea, și îndeosebi în regiunea Daia-Chirnovi. Procesele de pantă sub diferite forme — surpări, alunecări, năruiri — scoteau aici din folo-

¹ St. Zidăriță, Eug. Sasu, *Zimnicea cu toată țara în ea!* „România Liberă”, 24, III, 1981.

² În luna ianuarie 1981, pe harta țării au apărut două noi județe al căror teritoriu se desfășoară parțial și în lungul Dunării — Giurgiu și Călărași — reședințele lor purtînd aceleași nume ca și județele.

sînța omului an de an mult teren ; mare parte din muchea Burnazului apărea ca o regiune dezolantă în timpul primăverilor și toamnelor ploioase. Alunecările purtau la vale, ca avalanșele de zăpadă, odată cu valurile de pămînt tot ce întîlneau în cale, așa cum s-a întîmplat în 1948 cînd alunecarea a stărimat instalația pescăriei de la Slom, în apropiere de lacul Greaca.

Dintre toate elementele văii, aici ca și în amont, lunca este forma de relief unde se vede distinct aportul valoric al omului. Condițiile de formare au făcut ca lățimea luncii să fie variată, în dreptul fostului lac Greaca ajungînd la circa 8 km. Aici apele Dunării au pendulat mult pe orizontală, lățime mai mare atingînd la est de orașul Călărași, în cadrul Bălții Ialomița și Bălții Brăilei.

În lunca Dunării, în zona dintre gura de vărsare a Vedei și pînă în dreptul satului Slobozia, îndiguirile și desecările sînt o dovadă a permanenței muncii în dimensionarea proporțiilor formelor naturii. Folosirea fundurilor de limpezișuri, scoase de sub inundații, mărește cu sute și sute de hectare întinderea terenului agricol. Biruința din vatra luncii, plină de bălți și grinduri, dă alt sens și vieții economice. Aspectul tipic al văii s-a prefăcut, repetîndu-se și în alte locuri. În zadar vei căuta astăzi pe harta văii Dunării complexul lacustru Mahîru sau bălțile mari Plămînaru, Toana lui Tosun, Broasca și altele mai mici, ele au existat cîndva. La fel au fost îndiguite și desecate lacurile din sectorul Oinacu — Chirnogi-Pietrele — Topilele și Greaca, din aceasta din urmă a mai rămas doar un petic de apă. Brațul dunărean Comasca, cu funcția de canal de scurgere, în regiunea ocupată de lacuri, cunoscut în aval sub numele de Dunărica sau Argeșel, poartă surplusul de ape spre fluviu. Agricultură intensivă răsplătește pe deplin strădania oamenilor. Bazinul legumicol din jurul orașului Giurgiu, prelungit în partea sa sud-vestică pînă dincolo de Găujani, se desfășoară pe fundurile fostelor lacuri și pe grindurile fluviatile asanate, alimentînd cu legume și zarzavaturi marile fabrici de la Valea Roșie, Giurgiu ș.a.

Cel mai mare centru urban al județului este Giurgiu, un oraș-port de mărime mijlocie, așezat pe terasa întîia a Dunării cu aspect de cîmpie, cu rare denivelări de relief. Devenit municipiu în 1968 și reședință de județ în luna ianuarie 1981, încadrîndu-se pe deplin în epoca modernizării și-a schimbat mult înfățișarea. Urme evocatoare se află pretutindeni în arealul acestei așezări urbane, elementele arheologice indică existența unei cetăți pe insula Sf. Gheorghe din zona preorășenească, indentificată ca vechi punct strategic. Căramizile găsite cu ocazia unor săpături au pe

ele inscripții cu caracter roman, iar alte vestigii indică existența unui castru. Fiind în raza de acțiune a imperiului otoman, într-o epocă îndepărtată de timpurile noastre, a fost și „raia” turcească. În 1658 turcii au construit aici un pod care să lege ambele maluri ale Dunării cu restul imperiului. După pacea de la Adrianopol (1829) orașul a revenit românilor. Un oarecare progres înregistrează atunci când, în 1831, devine capitala județului Vlașca și se organizează atelierele pentru reparat vase fluviatile, și mai ales după 1867, când se construiește calea ferată care-l leagă de București. Noile obiective industriale apărute în peisajul urbanistic după 1951 au determinat un adevărat salt. Industriile alimentară, construcții de mașini și prelucrarea metalelor, industria marochinăriei, cooperăția meșteșugărească ș.a. au determinat o cotitură radicală în viața orașului și portului Giurgiu. Între anii 1952 și 1954, prin construcția „Podului prieteniei Giurgiu — Ruse”, cu trecere feroviară și rutieră, Giurgiu devine un centru de încrucișare a unor căi de apă și de uscat internaționale. An de an, prin strădania localnicilor, orașul se înfrumusețează; în locul casuțelor cu parter se adaugă noi blocuri de locuințe cu siluete zvelte, cu mai multe niveluri dominând vechile ansambluri. Planul de înnoire cuprinde toate domeniile, punând amprenta noului și modernului pe întregul oraș.

Zona de vărsare a Argeșului

Văii Argeșului, mai ales în bazinul inferior, i s-a imprimat un curs fără multe ocolișuri. Malurile i-au fost întărite cu diguri și albia adâncită. În regim natural râul a alunecat spre dreapta în zona de vărsare pe conul său de dejecție, ascultînd de o anumită lege — legea conurilor de dejecție — în loc să alunece spre stînga, în sensul de curgere a Dunării. Pe materialul împrăștiat la vărsare și consolidat, omul s-a așezat din timpul istoriei nescrise. Cercetările arheologice din ultimele decenii i-au dovedit prezența.

Oltenița, port în plină dezvoltare — aparținînd județului Călărași — este așezat într-un important vad dunărean; s-a format treptat, dintr-un sat, ca schelă de cereale concentrînd spre el produsele variate ale cîmpiei. Diferiți cercetători sînt de părere că Oltenița s-a dezvoltat pe locul unei vechi cetăți daco-romane cunoscută sub numele de Daphne (gr. laur); ulterior Constantin cel Mare îi dă numele de Constantinina. Documetar este atestată în 1526; numele de Oltenița este controversat. Permanența locuirii este atestată, evident, de numeroase vestigii arheologice. În

decursul istoriei poziția și diferite evenimente i-au imprimat, în principal, funcția de port fluviatil și vad comercial. Pe aici se efectuau exporturi de cereale, sare precum și importuri de mărfuri. Ca oraș este cunoscut de prin 1853 când a început să se dezvolte după un plan sistematizat; câteva ateliere meșteșugărești pentru reparatul bărcilor pescărești, reprezentau ramura „industrială”.

Denumirea locală de „orașul vechi” și „orașul nou” indică, în oarecare măsură, nu numai funcțiile dar și modul cum a evoluat de la schelă de cereale, la oraș cu pondere industrială, reprezentată astăzi printr-un șantier naval — al doilea după Galați — care produce remorchere fluviatile, motonave de călători, drăgi maritime și spărgătoare de gheață. Din 1968 a intrat în funcție o mare filatură de fibre chimice și de bumbac. În apropiere, la Valea Roșie, din 1950 se află în funcție o foarte bine cunoscută fabrică de conserve de legume și fructe, la care se adaugă mici întreprinderi cooperatiste dând produse de interes restrâns, local. Tablou nou al Olteniței, cu poartă largă de acces la Dunăre, este completat de modernizarea urbanistică: blocuri de locuințe confortabile, integrate în ansamblul celorlalte construcții, străzi asfaltate, mijloace moderne de transport urban ș.a. Numărul populației a crescut de la an la an, dacă în 1969 număra 20 000 de locuitori, în 1981 numărul acestora s-a ridicat la 26 229. Toate aceste transformări îi conferă pe drept cuvânt titulatura actuală de „centru industrial”, „port fluviatil” și „centru de transport rutier”.

Orașele dunărene de la periferia Bărăganului

În partea sud-estică a Bărăganului, pe un contrast de peisaj generat de contactul acestuia cu valea Dunării, s-au statornicit, în vaduri, din vechi timpuri, câteva așezări omenești, evoluând ulterior spre târguri cu funcții comerciale, apoi spre orașe și porturi; ele apar ca o atracție pentru întinderile câmpiei din care se colectau produse cerealiere și animaliere.

Călărași, amplasat pe o terasă inferioară, de-a lungul brațului dunărean Borcea, este cunoscut ca oraș din 1833. Multă vreme a funcționat ca un târg, cu șirul de dughene în lungul străzii principale, cunoscând cea mai mare animație în toiu verii și mai ales toamna, când se strîngeau recoltele. Străzile de la periferie, multe nepavate, păstrau autenticul aspect de localitate rurală. Colțul

cel mai activ îl constituia portul, care după viiturile Dunării rămânea și el pustiu. Natura bălții se răsfîngea și asupra orașului, apa din ghirlanda de lacuri umezea locuințele modeste de la periferie. Ieșirea spre interiorul Bărăganului era marcată printr-o cale ferată și un drum cu gropi și praf, greu de străbătut în sezonul ploilor.

În prezent municipiul Călărași, aparținînd județului cu același nume, este un important centru economic și social, în continuă înnoire. Unii ziariști îl denumesc „oraș șantier” în sensul totalei prefaceri în perspectivă. (Șt. Zidăriță, I. Grigorescu ș.a.). Șantierele care se deschid, unele după altele, sporesc numărul întreprinderilor industriale. Din 1962 cînd s-a construit primul ansamblu de locuințe, acestea s-au extins treptat, din centru spre periferie, unde au apărut noi cartiere, trecîndu-se la clădirea unui oraș nou pe vatra celui vechi. La Călărași apare, am putea spune utilizînd o expresie plastică a lui Ioan Grigorescu „o nouă stea în constelația siderurgiei românești”. După cum se știe, la 16 septembrie 1976, tovarășul Nicolae Ceaușescu a făcut inaugurarea oficială a lucrărilor de construcții pentru combinatul siderurgic. „Vă veți întreba de ce tocmai Călărașul? De ce chiar aici, oțelul și nu altceva, de ce în anii din urmă s-a edificat în acest oraș o industrie de confecții, alta de celuloză și hîrtie, alta de materiale de construcție? Sînt rațiuni absolut logice; minereul se aduce pe mare, apoi pe Dunăre, cu navele mineraliere. Și ești mai în cîștig făcînd oțel, decît importîndu-l pentru nevoile dezvoltării țării. Între Dunăre și combinat, prin brațul Borcea și peste o palmă de cîmpie, se taie un canal. Materia primă — minereu, cocs, cărbune — pe aici va veni. Reducerea costului transportării ei este esențială. Sîntem la răscruce de drumuri de uscat, și de ape. Tot pe Dunăre, în amonte și aval, ne vom livra o bună parte din oțelurile produse. Țara are nevoie de temelii de oțel, o civilizație modernă nu se poate edifica fără acest material de bază, el este pîinea industriei constructoare de mașini, ca și a industriei de construcții. Asta e șansa Călărașului”¹.

Blocurile de locuințe recente, spațiile comerciale, prestările de servicii, dotările social-culturale și altele încă au șters urmele trecutului. Cu o populație de 54 981 locuitori (1 iulie, 1981) ocupați mai mult în industrie, transporturi și mai puțin în agricultură, Călărași se prezintă ca un însemnat centru economic în care principalele obiective industriale aparțin ramurilor alimentare,

¹ I. Grigorescu. Călărași — O nouă stea în constelația siderurgiei românești. „Scînteia”, 4 noiembrie 1979, p. 3.

construcții, chimică și industriei ușoare. Toate acestea au determinat evidente schimbări în profilul urban și funcțiile lui.

Pe forma și textura lui regulată, imaginea frumosului o dă și repartitia zonelor funcționale, care au statornicit în timp noul, fiindcă nu cu mulți ani în urmă orașul arăta doar ca un tablou fad, cu tente șterse. În partea centrală, potrivit mecanismului economic se distinge zona comercială și administrativă, la sud de care, după un spațiu larg, verde se află cea portuară, a treia zonă de locuințe, și a patra cea industrială. Zona periurbană nu a rămas mai prejos în ceea ce privește ritmul de dezvoltare economică, constituind baza de aprovizionare a orașului cu produse alimentare. Cu Dobrogea orașul are legături strânse; trecerea Dunării se face cu bacul între punctul Chiciu și localitatea Ostrov, aceasta din urmă vestită prin podgorii.

În marginea estică a Bărăganului, în apropiere de brațul Borcea, se profilează orașul *Fetești*, centru agro-industrial și nod important de cale ferată, dincolo de care începe podul peste Dunăre. Profilul industrial este întregit de Fabrica de conserve, Fabrica de nutrețuri combinate, Fabrica de industrializare a cărnii, Complexul zootehnic, Depoul C.F.R., silozul și alte capacități de producție care continuă dezvoltarea modernei așezări urbane.

Multe artere rutiere și o cale ferată din nord-estul Bărăganului, alta dinspre Galați, se concentrează spre vechiul oraș-port *Brăila*. Cu o poziție deosebit de favorabilă în capătul Dunării maritime, a jucat în trecut rolul de centru de absorbție a produselor cerealiere. S-a dezvoltat în jurul unei cetăți de pe malul Dunării; are o istorie pe cât de veche pe atât de zbuciumată. În timpul ocupației turcești exista sub forma unui târg cu îngrămădiri de clădiri tot felul; în 1835 când revine Țării Românești, din ordinul generalului Kiseleff s-a elaborat un plan de sistematizare a orașului după care, în mai multe etape, s-au dezvoltat străzile, cartierele de locuințe și clădirile instituțiilor. Ulterior, alte planuri completează rețeaua stradală radial semicirculară, unică în țara noastră. Mărindu-se încorporează și unele sate din apropiere (1890—1893). În perioada dintre cele două războaie mondiale, Brăila nu se deosebea de celelalte orașe de pe malul Dunării; avea doar câteva întreprinderi economice unde totul se mărginea la comerțul cu cereale, lemne, pește și navlosit. Mai mult decât în alte orașe străinii formau aici — după cum arăta De Martonne încă din 1902 — peste o treime din populația locală. Brăila nu a rămas după al doilea război mondial numai un centru urban al „amintirilor”, marile prefaceri în peisajul său structural, potrivit ritmului puternic de in-

dustrializare, l-au scos din fosta alcătuire economică, aliniindu-l la dimensiunea prezentului. S-au modernizat și reutilat vechile fabrici ca „Progresul”, I.U.G., întreprindere de utilaj greu cu capacitatea de producție mărită, prin punerea în funcțiune a unor secții noi pentru utilaj metalurgic, piese turnate, elemente hidropneumatice, mașini și utilaje pentru construcții și lucrări de drumuri, mașini unelte forjate ș.a. Întreprinderea metalurgică dunăreană a fost contopită cu „Industria sîrmei” sub numele de „Laminorul”, asigurînd nu numai producția prin procedee tehnologice noi, dar diversificîndu-se, a dat sortimente cu caracteristici de înaltă calitate. Șantierul naval a fost extins prin construirea a noi compartimente precum cheiul de armare, cala de lansare și o serie de anexe. Crearea de noi obiective industriale cum sînt Combinatul de celuloză și hîrtie, Combinatul de industrializare a lemnului, Fabrica de confecții, Fabrica de nutrețuri concentrate, Întreprinderea de reparații, Întreprinderea de bere și amidon și altele realizează, prin introducerea unor procedee tehnologice noi cît și prin extinderea automatizării, cantități sporite de produse. Dezvoltarea construcției de locuințe, dotările edilitare și social-culturale, aplicarea în 1960 și ulterior (1970, 1973, 1975) a unor schițe de sistematizare în funcție de necesitățile ivite între timp, au dus la schimbări radicale în cuprinsul Brăilei, amplificînd intravilanul cu noi cartiere, cum sînt : Viziru I, Viziru II, Viziru III, Apollo, Obor, Victoriei, Hipodrom, Piața 23 August, un nou centru etc. avînd în total o populație de aproximativ 210 000 de locuitori.

Spre marginea de est a Brăilei malul părăginit al Dunării este de nerecunoscut, un amfiteatru de beton a luat locul alunecărilor de teren. De pe faleza amenajată, cu spații cuprinzătoare, privirea surprinde pictura inedită a tabloului Dunării și bălților deasupra cărora, în depărtare, se înalță silueta cu linii largi, acoperită de pînza orizontului, a Munților Măcinului.

Viața Brăilei se confunda altădată cu cea a portului. Activitatea portuară brăileană are vechi tradiții, dar instalațiile nu dispuneau de condiții cît de cît satisfăcătoare pentru truditarii docheri. După 1950 lucrurile se schimbă radical atît în ceea ce privește condițiile de muncă cît și instalațiile portuare. Portul este completat, refăcut pe alocuri și mărit, spre a corespunde noilor cerințe, volumului și categoriilor de mărfuri transportate. Îndeosebi, după anul 1975 operațiile portuare sînt mult perfecționate ; se instalează noi aparate de înaltă tehnicitate pentru ma-

nipularca mărfurilor : macarale electrice de chei, macarale electrice pe pod transportor, macarale plutitoare, macarale de teren de mare capacitate, tractoare, autostivuitoare și autoîncărcătoare, trailere, remorhere în radă pentru diferite manevre ș.a. totul spre o mai bună desfășurare a activităților portuare. Traficul mărfurilor înscrie o gamă extrem de largă de la fier, fosfat, bauxită, cărbuni, materiale de construcție (ciment 90%), produse metalurgice, chimice, petroliere, lemn, pînă la mărfuri industriale de larg consum și alimentare, destinate unor unități din cuprinsul țării ori exportului. Nu numai atît, dar continua dezvoltare a economiei, diversificarea și înnoirea producției, cît și încrucișarea unor căi de comunicație, au făcut ca traficul dunărean de călători să înregistreze anual cea mai mare cifră în raport cu celelalte porturi fluviale din țara noastră.

Insulele mari ale Dunării

De la Călărași pînă la Brăila, Dunărea nu-și mai poate stăpîni apele ca să meargă pe un singur canal. În acest sector de contact între Cîmpia Română și Dobrogea, fluviul prinde între brațele sale vînjoase o suprafață de teren de mică altitudine. Cauza acestei situații rezidă în faptul că regiunea pe care o străbate Dunărea este afectată de o ușoară mișcare de subsidență și dă posibilitatea apelor să se împrăstie. Două mari întinderi cu aspect deltaic la suprafață se conturează la sud, Balta Ialomiței (Borcei) și la nord, Balta Brăilei (Insula Mare a Brăilei) cu lățimi care ajung pînă la 20 km. Gîrle întretăiate, lacuri, mlaștini, ostroave de toate felurile — un veritabil păienjenis — cu vegetația, fauna și solurile specifice alcătuiesc un peisaj în care schimbările după măsura necesităților se pot face greu.

„Bălțile” deși pe alocuri aveau și terenuri ferme (grinduri) constituiau altădată locuri cu aspect îmbietor, bune doar pentru vînătoare și pascuit. Dunărea se revărsa în voie și se retrăgea la fel, periodic. Legarea unui mal de altul — afară de podul dintre Fetești și Cernavoda — se făcea pe bacuri ori cu bărcile. Podul de la Cernavoda construit în 1895 — considerat astăzi „veteran” — opera inginerului Anghel Saligny (1854—1925) era cunoscut pe atunci ca cel mai lung pod din Europa. Anghel Saligny este originar din satul Șerbănești, comuna Liești din județul Galați. El este autorul și altor lucrări importante : podul peste Siret de la Cosmești — Tecuci, docurile de la Brăila și Galați etc.

Cu timpul, trecerea peste fluviu nu mai era satisfăcătoare față de traficul cu litoralul, în continuă creștere. Un pod rutier, adevărat monument de artă s-a construit în 1969, în sectorul Giurgeni-Vadul Oii, care a fost pentru „podarii” români o înaltă școală”. În 1977 s-au început lucrările de fundație peste brațul dunărean Borcea și mai departe peste bălți și Dunăre, spre a înălța un nou pod care să lege Feteștii de Cernavoda, cu câte două benzi de șosea pe sens și două linii de cale ferată. Este o operă de mari proporții rezultat al înțelepciunii și ingeniozității omului zilelor noastre. „La Borcea și la Dunăre, podurile lui Saligny vor deveni nu peste multă vreme obiecte de studii, de muzeu, uitându-se că pentru ele, în urmă cu aproape un secol, s-au organizat două concursuri, la care au participat cunoscute firme și specialiști din Europa (printre ei și G. Eiffel), concursuri care n-au dat rezultatele așteptate. A fost atunci șansa inginerului Anghel Saligny, a inginerilor de poduri români.

După mai bine de optzeci de ani, vechile poduri vor rămâne ca o frumoasă amintire, un monument peste ape și timp ridicat în cinstea inteligenței și priceperii primilor cititori”.¹

Dacă arcuri de fier și beton au fost aruncate peste Dunăre nici bălțile nu au rămas în starea lor naturală. Pendularea apelor a fost îngrădită. *Balta Ialomitei* (Borcei) cu o suprafață de 88 000 ha, cuprinsă între Dunărea Veche și brațul Răul — Borcea, lungă de la Călărași la Vadul Oii pe aproximativ 100 km și cu lățime variabilă de la 5 la 15 km a fost scoasă — în cea mai mare parte — din regim natural. Pământului răscolit de ape din lunca internă ca și din cea externă, pe cât posibil, i s-a dat un alt destin. Diguri puternice stăvilesc apele brațului Borcea spre Cîmpia Bărăganului. Limanele de pe partea dreaptă a Dunării care erau în legătură cu fluviul au fost puse sub control; diguri prevăzute cu stăvilare reglementează volumul de apă venit din Dunăre, așa cum sînt la lacurile Olțina și Bugeac. Unele din lacurile mari au fost desecate; pe fundurile lacurilor Smeienii Mari și Cochirleni cresc cereale. Multe lacuri din cadrul „bălții” au fost desecate, îndiguite, pentru punerea în valoare a terenurilor. Diguri transversale și longitudinale, care, au restrîns posibilitatea de revărsare a Dunării, împînzesc balta. Terenurile arabile întrec cu mult întinderea pășunilor naturale rezervate altădată turmelor de oi în transhumanță. *Balta Brăilei*, numită și Insula Mare a Brăilei, cuprinsă între Dunărea

¹ R. Bărbulescu, *Podarii de la Borcea și Dunăre*, „Flacăra” nr. 15, 1981, anul XXIX, p. 12.

Veche ori Brațul Măcin în partea estică și Cremenea ori Dunărea Nouă în cea vestică, prezintă două subunități dar cu multe caractere asemănătoare: Insula Mică între brațele Cremenea și Vîlcium-Veriga și Insula Mare între brațul Măcin la est și Vîlcium la vest. Se întinde pe o suprafață de 96 000 ha, numai partea cuprinsă între marile brațe dunărene. În Balta Brăilei malurile Dunării au fost fortificate cu diguri pe o lungime de 225 km. Prin amenajări — îndiguiri, detrișări, desteleniri — s-au dat în folosință și multe depresiuni lacustre. Dintre culturile de cereale cea mai mare suprafață o ocupă porumbul datorită fertilității solurilor. Un spațiu larg ocupă pădurile de plop negru, hibrid care au înlocuit prin plantare salcia și alte specii forestiere slab productive.

Peisajul bălților prezintă astăzi frumusețe și atracție, avînd și o altă tonalitate prin grija omului care a corectat natura fecundă, năzuind tot mai mult să facă loc producției de bunuri materiale.

Vechea vatră a orașului Galați pe dimensiunile prezentului

Galațiul posedă o anumită individualitate ca oraș, pusă în evidență pe firul timpului de o serie de factori naturali și antropici. Galațiul nou este în același perimetru cu cel bătrîn, dar nu se mai suprapun pe orizontală și nici pe verticală.

Este greu astăzi să urmărești în Galați, așezat în cea mai mare cotitură a Dunării, ceea ce a fost odinioară, fiindcă din urmele trecutului de pe vechea vatră multe s-au șters sau sînt pe cale să se șteargă rămînînd doar ceea ce constituie monument istoric, arheologic, cultural, clădiri reprezentative. Innegrit de vreme este portul, Galațiul fiind și în trecut cel mai mare oraș-port fluvio-maritim. În zilele noastre, păstrîndu-și vechiul amplasament, noul port cuprinde instalații moderne cu o suprafață extinsă. Funcției portuare, care implică și pe cea comercială mult amplificată, i s-a adăugat cea industrială, cu o definită pondere în viața economică.

Cartierului Bădălan inclus în zona portuară i s-a schimbat total înfățișarea, ridicîndu-se noi ansambluri de edificii pe vechea vatră cu clădiri mici și vechi; el reprezintă azi „zona industrială din Valea Orașului”, cu docurile, silozurile, apoi Șantierul naval a cărui faimă este bine stabilită (construcții de nave de mare tonaj, platforme de foraj marin și multe altele), Întreprinderea „11 iunie”, Fabrica „Prutul”, Întreprinderea de prefabricate, de sortare a mi-

nereurilor, Baza de aprovizionare județeană tehnico-materială etc. și blocuri de locuințe grupate în incinte înverzite.

Intr-un studiu asupra văii Dunării românești se spunea despre Galați următoarele: „Datorită dezvoltării sale complexe în anii socialismului a devenit cel mai important oraș-port dunărean al României socialiste. Prin structura și funcțiile sale el joacă principalul rol economic în sectorul Dunării maritime, extinzându-și influența sa asupra întregii părți sud-estice a țării”.¹ Din acest pasaj reiese cu prisosință care a fost factorul hotărâtor în dezvoltarea economică rapidă a municipiului Galați. Este însă cazul, totodată, să ne întrebăm și ce rol au avut condițiile naturale, cu precădere cele genetico-ordonatoare, în schimbarea peisajului antropic gălățean. Situația orașului nu este determinantă, însă necesară realizării progresului economic, ceea ce ne îndeamnă să facem unele aprecieri asupra acesteia, considerînd că în statornicirea și evoluția orașului a avut un rol mai mare ca cel de astăzi.

Poarta Galațiului reprezintă ultima poartă a fluviului înainte de a-și da contribuția în Mare, fiind încadrată între horstul hercino-chimeric dobrogean, Platforma Moldovenească și Cîmpia Română, deci la o încrucișare de subunități distincte ale pământului românesc. Acestei regiuni i se suprapune cel mai puternic nod de concentrare hidrografică din țara noastră; aici, în regiunea Galațiului, se întîlnesc apele Prutului și Siretului cu ale Dunării într-unul din cele mai mari coturi pe care le face fluviul. Semnificativ sub raportul evoluției este faptul că și înainte și după ce iese din Poarta Galațiului, Dunărea se despletește: în amont „delta continentală”, zona bălților, — în aval — „delta fluvio-marină” altă zonă de bălți și mlaștini, ambele greu accesibile altădată omului, cea mai potrivită fiind regiunea Galațiului. Dealtfel arealul Porții gălățene a fost cuprins de o vie dinamică în trecutul geologic, este singurul loc pe unde în timpul cuaternarului Marea Neagră, în repetate rînduri și-a revărsat și retras apele din Cîmpia Română, datorită mișcărilor eustatice ori epirogenice; liniile de fracturi adînci aparținînd fundamentului care se întîlnesc aici, cu răsunet în sedimentarul cuverturii de la suprafață, explică traseul general al Dunării în arealul gălățean. În ceea ce privește vechimea, Poarta Galațiului s-a conturat începînd din pontianul superior și mai ales din dacian, cînd a funcționat ca un canal de legătură între lacul care ocupa sudul Podișului Moldovenesc, Depresiunea Getică și

¹ D. Bugă, *Geografia orașelor și industria*, în volumul *Geografia văii Dunării românești*. Edit. Academia R.S.R., 1969, p. 714.

Marca Neagră veche. Asimetria profilului transversal al văii Dunării în dreptul oraşului Galaţi, unde versantul stîng este mai consolidat, ridicîndu-se deasupra luncii cu circa 80 m, iar cel drept rămînînd la 4—6 m (Balta Galaţiului) se datoreşte unor cauze neotectonice, în sensul unei uşoare lăsări a terenului spre nord-vest. În aria de habitat a oraşului Galaţi, ca rezultat al acţiunii fluviului, se disting două trepte, afară de terasa de luncă, una de 8—10 m şi alta de 15—18 m altitudine relativă, frunţile şi podurile lor fiind puternic modificate antropic. Vatra oraşului Galaţi este desfăşurată pe un teren consolidat, înalt, iar către vadul Dunării se concentrează mari sisteme hidrografice şi căi de comunicaţie terestre de o deosebită însemnătate, ceea ce i-a avantajat dezvoltarea economică. S-ar putea crede că ulterior nimic nu a trebuit să mai facă omul, însă pentru cîştigarea terenului ferm în zonele joase, mărginaşe, relieful a fost modelat, s-au construit diguri puternice care să înfrunte furia apelor. Din lacul Brateş nu a mai rămas decît o mică parte în urma îndiguirilor, terasărilor şi desecărilor. Pentru a proteja contra viiturilor apelor Dunării „Valea Oraşului” s-au înălţat diguri şi s-a supraînălţat şi corectat cheiul portului.

Faleză Dunării, lungă de circa 3 km, lucrările de consolidare i-au dat altă înfăţişare. Pe coama modificată în chip de treaptă de terasă se desfăşoară o frumoasă autostradă mărginită de parcuri, blocuri de locuinţe şi magazine.

Corectarea naturii s-a făcut în multe părţi, dar peisajul antropic înnoit al oraşului se vede pretutindeni. Nu este stradă ori cartier de locuinţe în care să nu se vadă elementul nou, modern, specific epocii noastre. Perimetrul locuibil al oraşului s-a extins pe terenurile goale, părăginite sau cu cîteva căsuţe risipite. Priveliştile noilor cartiere de locuinţe marchează o altă etapă în arhitectura urbanistică: Țiglina I, Țiglina II, Țiglina III, Aeroport şi Dunărea, concepute într-o manieră deosebită, se încadrează pe deplin în limitele planului de sistematizare. Cît priveşte numărul de apartamente din aceste cartiere, ele se ridică la mai mult de 40 000 în blocuri, cu regim de înălţime de 10—11 niveluri; numărul de locuitori variază, în cel mai mare cartier — „Dunărea” în general locuit de metalurgiştii de la Combinatul siderurgic din apropiere — populaţia se ridică la circa 60 000. Să facem o comparaţie, de exemplu, oraşul Buzău — considerat ca oraş mare — avea în 1962 (1 iulie), 53 169 de locuitori, deci mai puţin decît cartierul gălăţean.

„Fiecare ansamblu — mărturisesc localnicii — constituie un nou orașel, care cuprinde, în afară de locuințe, toate dotările social-culturale necesare bunei funcționări: unități comerciale, piețe, dispensare medicale, creșe, grădinițe, școli generale, licee, unități prestatoare de servicii etc. Clădirile noi, cu arhitectură zveltă, cărora bogate elemente de artă decorativă le conferă un plus de frumusețe, edificiile publice, străzile și bulevardele cu largi deschideri și perspective, dau orașului attribute de metropolă”¹.

Refacerea și extinderea orașului au fost o necesitate impusă nu numai de condițiile de dezvoltare, dar și de faptul că, mai ales partea centrală — cartierul Mazepa mai mult de cât altele — avînd unele clădiri șubrede, deteriorate de cutremurul din luna noiembrie 1940, ori de bombardamentele din timpul celui de al doilea război mondial, au trebuit demolate, ceea ce a solicitat multe investiții și muncă pentru construirea unor blocuri cu peste 3 000 de apartamente și a tramei stradale.

Nota distinctivă a Galațiului de astăzi o dă structura economică și cea spirituală. În tot cuprinsul te întâmpină ordinea și buna dispunere a zonelor funcționale. Platforma industrială Smîr-dan, unde se află Combinatul siderurgic, atrage în mod deosebit atenția prin monumentalitatea sa. Este locul unde altădată plugul rupea brazda în ogorul pe care, dacă ploua, se făceau ceva produse cerealiere, în caz contrar munca țaranului era pierdută. Structura urbanistică a Galațiului poate să nu mai mire pe cetățeanul de azi, obișnuit cu schimbările rapide care s-au produs ori se produc în țara noastră, dar pentru cel care cunoaște Galațiul anilor 1938—1940, ceea ce vede astăzi i se pare ireal, de domeniul fabulosului. În Galații „vechiului tîrg comercial” nu funcționau decît un singur liceu teoretic, o școală comercială, un seminar teologic, o școală normală, cîteva școli de meserii, și școli primare; pentru activitatea culturală de masă existau doar cîteva cercuri, muzee și unele societăți culturale cu tradiții, cum era societatea „V. A. Ureche”. După 1948 s-au creat și diversificat unitățile școlare de la creșe, grădinițe pînă la structuri de învățămînt superior potrivit necesarului de cadre. Din 1951 Galațiul devine centru universitar. Mai întîi s-a înființat un Institut mecano-naval (1951), în 1953 Institutul de pescuit și piscicultură, în 1956 Institutul de industrii alimentare, în 1959 Institutul pedagogic de 3 ani, iar în 1974 toate acestea au fost reunite formînd o Universitate cu trei facultăți (Facultatea de mecanică, Facultatea de

¹ Galați. Monografie, Edit. Sport-turism, București, 1980, p. 262.

tehnologie și chimia produselor alimentare și tehnică piscicolă, Facultatea de învățămînt pedagogic).

După 1950 în acest oraș dunărean viața culturală și artistică a luat o mare amploare. Se înființează Teatrul de păpuși în 1952, Teatrul dramatic în 1955, Teatrul muzical în 1956, Teatrul liric, Muzeul de artă contemporană românească (1956) ca și alte instituții culturale care au contribuit la schimbarea și a peisajului intelectual.

Delta Dunării : trecut și prezent, două tablouri din două lumi pe același fundal

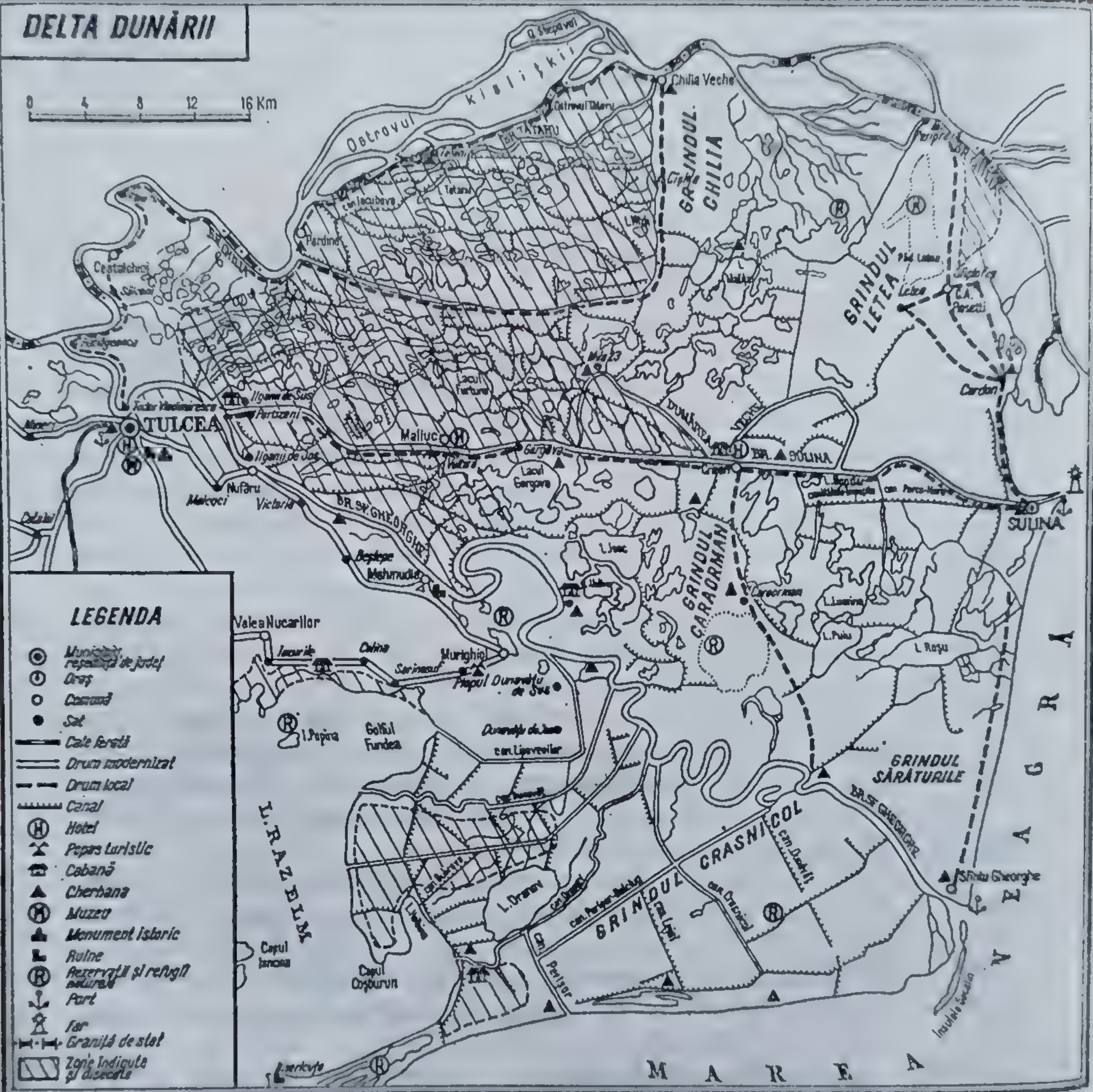
Acolo unde Dunărea merge să se înfrățească cu Marea amestecul de ape și terenuri emerse, tinere, generează un mediu de viață aparte ; această unitate a suscitat în toate timpurile interesul oamenilor de știință, fiind cea mai recentă — la scară geologică — originală și joasă formă de relief din țara noastră. Cadrul natural al Deltei se extinde pe 5 640 km p. ; din această desfășurare totală, pe teritoriul țării noastre, inclusiv complexul lagunar Razelm-Sinoe, Delta cuprinde o suprafață de 4 340 km p., lungimea frunții spre Mare ajungînd la 135 km. Brațele deltaice ale Dunării ca dimensiuni și debite sînt diferite : Chilia, lung de 116 km, poartă 62,5% din ape, Sulina lung de 63 km, 17,7%, iar Sf. Gheorghe lung de 109 km, 19,8%.

Delta Dunării sau „Țara apelor” cum o mai numesc poezii este o regiune unică în cuprinsul continentului european, nu numai în țara noastră, prin structura peisajului ei. În aparență o unitate geografică simplă, în realitate însă destul de complicată, dacă ne referim la originea și evoluția ei.

Delta este opera Dunării, Mării, vîntului, curenților și vegetației la care se adaugă lipsa mareelor din Marea Neagră. Formație cuaternară, istoria ei se leagă de o lăsară subsidență locală a zonei nord dobrogene și de eustatism (transgresiuni și regresii) care au implicat procesele complexe de sedimentare și aluvionare pe locul unui vechi golf marin.

După anul 1950 studiile tehnice întreprinse pe baze de foraje au dat posibilitatea cercetării depozitelor deltaice din fundament, fapt care a condus la stabilirea etapelor de formare ale deltei. De aceste probleme s-au ocupat mulți cercetători, direct sau indirect, care au elaborat numeroase studii. În ordine aproximativ cronologică menționăm pe G. Munteanu-Murgoci, Gr. An-

0 4 8 12 16 Km



tipa, C. Brătescu, G. Vâlsan, G. Năstase, I. Petrescu, Al. Cordarcea și M. Paucă, I. Atanasiu, N. Popp și N. Ionescu, N. Liteanu, A. Pricăjan și G. Baltac, A. C. Banu și L. Rudescu, I. Popovici și mulți alții.

Pentru cel care vede prima dată Delta, pentru turistul contemporan, lucrurile par că au fost totdeauna așa cum sînt acum: hoteluri, cabane, case de adăpost, sate cu lumină electrică, ferme zootehnice, bacuri dormitoare, mașini care secără belșugul de stuf, vapoare, gîrle și bălți rectificate, canale, culturi de cereale, chiar viță de vie pe unele grinduri, pomi fructiferi, diguri și diferite construcții ale unor institute de cercetări care apar în peisajul apă-grind al deltei, ori pe laturile sale, toate îmbogățind în mod spectaculos patrimoniul acestui colț original al pămîntului românesc.

Dar cum arăta acest univers altădată? Iată care-i era imaginea mărturisită de un bun cunoscător: „În trecutul nu prea îndepărtat, dar care, prin comparație, pare totuși atît de departe în timp, Delta Dunării era una din cele mai puțin dezvoltate regiuni geografice ale țării. Oamenii muncii, pescari harnici, care deseori trebuiau să înfrunte vitregiile naturii, duceau o viață grea în vechea orînduire, fiind la cheremul negustorilor și cămătarilor. Cît privește analfabetismul, datorită faptului că școlile erau puține și necorespunzătoare, cuprindea, după însăși statisticele oficiale ale burghezo-moșierimii, 80% din populația Deltei. An de an apele rupeau sau treceau peste digurile slabe, acoperind drumurile de acces, ajungînd în mai toate satele pînă la temelia caselor fragile”¹.

Pentru îmbunătățirea condițiilor de viață și muncă grija deosebită a fost de a nu strica prin modificările introduse, echilibrul acestei fragile opere; concomitent păstrarea pe cît posibil a monumentelor naturii, a ceea ce este util pentru știință în regim natural. Au fost organizate o serie de rezervații și refugii naturale (circa 40 000 ha) unele de mari proporții, permanente: Roșca—Buhaiova—Merhei—Hrescica, încadrată în Delta fluvială (15 400 ha), cuprinzînd variate aspecte — mlaștini, ghioluri cu plaur, grinduri, gîrle etc. Rezervația Roșca—Letea a fost inclusă din anul 1979 în rețeaua mondială a rezervațiilor biosferei, decizie luată în cadrul programului internațional de studii

¹ I. Popovici, *Delta Dunării*, Centrul de multiplicare al Universității, București, 1979, pp. 121—122.

„Omul și biosfera“ de pe lângă UNESCO, ca o recunoaștere a importanței științifice excepționale. Acest monument al naturii conservă echilibrul ecologic al elementelor de floră și faună în parametrii inițiali; de un interes deosebit este pădurea de stejari, cu aspecte subtropicale, dezvoltată pe dunele de nisip de pe Ostrovul Letea, iar în hățișul vegetal al ghiolurilor și gîrlelor poate fi întâlnită cea mai mare colonie de pelicani din cuprinsul Europei. Este una din cele 177 de ecosisteme reprezentative de pe suprafața Terrei. Rezervația Sf. Gheorghe — Padele — Perișor — în Delta fluvio-maritimă (14 200 ha), loc de popas și cuibărit pentru multe specii de păsări; Periteasca — Leahova — Gura Portiței, în complexul lacustru Razelm (3 900 ha). Rezervațiile mici, unele cu caracter temporar ca: insula Popina din lacul Razelm, Marchelu, Sărăturile de lângă Murighiol și Istria — Sinoe sînt destinate tot cuibăritului și migrațiilor păsărilor.

Accesul în rezervațiile naturale este permis numai cu autorizație din partea Academiei R.S.R. — Comisia monumentelor naturii — și sînt interzise: vînătoarea, tulburarea liniștii, focul, colectarea materialului biologic, instalarea corturilor (Conform Legii nr. 9 din 1973, privind protecția mediului înconjurător).

Dar Delta nu este numai „raiul păsărilor“ un ținut al apelor, stufului, cu unicele lor fermece, destinat turiștilor. Ea este locuită de o populație veche cuprinsă (afară de cea din orașul Sulina) în 26 de sate răsfirate pe grinduri ori în lungul brațelor Deltei. Între structura întinsă a satelor de odinioară și cele de astăzi deosebirile sînt mari; satul de ieri a rămas mai mult în amintire, cel de astăzi a intrat în permanența metamorfozelor succesive mergînd pe drumul împlinirilor, totuși purtător în fizionomia sa a specificității structurii deltaice — sate piscicole, piscicole-agricole, ori cu funcții turistice.

Peste împărăția stufului și sălciilor, peste întinsul luciului de ape unificate cu albastrul cerului, se ridică din loc în loc stîlpii cu armăturile puternice ale unor fire care poartă kilowații de energie cu tonalitățile luminii și forței. Toate satele reședință de comună — ca și multe din celelalte localități rurale — au fost electrificate, ceea ce a permis înzestrarea lor cu centre de radioficare, cinematografe, spitale, farmacii, școli, cămine culturale etc.

Valorificarea complexă a Deltei a dus la apariția unor noi întreprinderi și așezări omenești legate de piscicultură și recoltarea stufului ca ramuri principale și specifice ale economiei, apoi a agriculturii, silviculturii, zootehniei și turismului ca ramuri complementare. Nu numai atît, dar pe cîmpul Sărăturile funcționează

experimental și o instalație pentru captarea energiei solare și coliene.

Conținând și aspecte ale preocupărilor de viață tradițională, atribut nedespărțit de mediul local, s-a trecut la reorganizarea pe noi temelii a muncii în adevărata ei vocație. Bunăoară, în localitatea Maliuc — un adevărat orașel ca fizionomie — a luat ființă în 1953 un centru de cercetări științifice. Activitatea piscicolă și alte activități sînt dirijate de centrala „Delta Dunării” din Tulcea. Ținînd seama că Delta este cea mai importantă regiune piscicolă a țării noastre, aici aflîndu-se dealtfel centrele de prim ordin pentru colectarea și prelucrarea produselor piscicole — Tulcea, Sulina, Jurilovca — s-au stabilit terenurile piscicole și s-au luat o serie de măsuri pentru protejarea și dezvoltarea lor. Lucrările de amenajări piscicole efectuate după un anumit program, care se integrează în înnoirile de ansamblu ale Deltei, au dus la schimbarea unor tente ale peisajului. Pepinierele piscicole au căpătat o largă dezvoltare, întinzîndu-se pe mii de hectare (Stipoc, Obretin, Calica, Sarinasuf ș.a., apoi centrele experimentale (Caraorman, Maliuc), crescătoriile sistematice furajate (Murighiol, Popina II) și alte întreprinderi (centrul de icre de șalău de la Enisala, centrul sturionicol de la Bălteni) au determinat nu numai o puternică creștere a producției de pește, dar au schimbat tehnica exploatarei și sporirea punctelor piscicole, cele mai importante fiind la Sulina, Sf. Gheorghe, Mila 35, Mila 23, Crișan, Perișor, Jurilovca.

Schimbări importante s-au înlăptuit și în modul de folosire a stufului, bogăție înscrisă în economia Deltei ca o ramură primordială. Suprafețele stuficole compacte de aici sînt unice în „lume” (260 000 ha). Neutilizat altă dată decît în scop local (garduri, combustibil, furaj) după anul 1948 s-a trecut la valorificarea stufului pe plan industrial, explotarea făcîndu-se mecanizat. Condițiile de creștere au fost substanțial îmbunătățite prin organizarea de incinte stuficole, aplicîndu-se astfel un regim dirijat, cu mare randament. Amenajările stuficole au implicat operațiuni de îndiguiri — peste 100 km, canale circa 650 km — desecări temporare, inundare dirijată (așa cum s-a experimentat la Păpădia, Rusca și Maliuc), ceea ce a dus la prefacerea unor elemente ale peisajului natural, însă fără alterarea elementului de pitoresc, aceeași culoare, muzicalitate și armonie degajîndu-se pe fondul general al tabloului deltaic.

Domeniul forestier degradat în trecut a fost reîntregit prin lucrările de sistematizare înlăptuite, completarea golurilor, îm-

pădurirea nisipurilor cu multe arborete artificiale, mai ales plop negri-hibridi, plantații de cătină, alți arbuști.

Imaginea reînnoită a Deltei se remarcă îndeosebi în localitățile și punctele principale de interes turistic. Astfel, pe fiecare braț dunărean, turnate parcă în tipar local, se află locuri de popas: hotelurile de la Maliuc, Crișan, Sulina cabanele (Ilgani, Uzlița) ca și cele de pe lângă cherhanele, campingul modern de la Murighioi, amplasamentele pentru corturi de la Maliuc, Mila 23, Crișan, Sf. Gheorghe ș.a. toate constituie argumente în recunoașterea calității transformărilor mereu amplificate.

Ne-am obișnuit cu imaginea actuală, cu aura ei romantică, dar această imagine este de dată recentă, de câteva decenii, doar hărțile topografice din anii 1830, 1856, 1883, 1910 și chiar cele din perioada 1953 — 1959 construite pe baza unor cercetări de amănunt (A.C. Banu, L. Rudescu, 1965), sînt martorii cei mai credincioși ai schimbărilor de mari proporții care au avut loc în cuprinsul Deltei și în zonele limitrofe.

Evocările unor aspecte nu conving întotdeauna, dar hărțile creează imagini și te fac să prețuiești mai mult ceea ce vezi. Delta este un mediu în care lupta permanentă se duce în amestecul de apă și uscat, într-o neîncetată căutare de echilibru. Cînd oglinda apei se ridică, conturul grindurilor fluviale și cordoanelor maritime se restrîng; se extind însă în dauna apei în funcție de cantitatea de aluviuni aduse de brațele Dunării în diferite perioade de timp. La vîrfurile deltei, la Pătlăgeanca, debitul mediu anual este de 6 300 m³/secundă, iar substanțele solide din apă de 340 g/m³, adică 2 140 kg aluviuni pe secundă pot modifica aspectul deltaic atît în ceea ce privește înaintarea către est, pe platforma continentală a Mării Negre, cît și în interior. Dacă tumultul de apă era sălbatic nestăpînit și puțin cercetat altădată, într-un timp numai de ordinul a cîtorva zeci de ani a cunoscut transformări marcante, înscriindu-se pe linia mereu ascendentă a progresului economiei întregii țări.

Tulcea — poarta de intrare în Delta

În împărăția gîrlelor, canalelor, brațelor, mlaștinilor, japșelor, ghiolurilor, grindurilor fluviale și marine se poate pătrunde fie venind pe mare, fie pe Dunăre, ori pe uscat prin Tulcea numită altădată „Orașul morilor de vînt”. Să ne oprim deocamdată la această intrare. Dacă ai spune cuiva cum arăta cu treizeci de ani în urmă, ar crede că faci o regretabilă confuzie, ori o glumă.

Iată tabloul, dintr-un trecut nu prea îndepărtat, zugrăvit de Fănuș Neagu: „Tulcea, poartă de intrare în deltă și cel mai de seamă centru piscicol al României, purta amprenta unui oraș oriental, cu atmosferă rîncedă; bazare, misiți, cerșetori, mahalale mizere, cîrciumi cu reputații dubioase, șarlatani și borfași, căpitani de vapoare fără vapoare — într-un cuvînt o alcătuire pestriță, roasă de foame, insalubră, care se măcina încet și sigur în umbra minaretelor aurite și a unui trecut cu strălucire în vechime. Singura formă de industrie erau niște ateliere pentru mici reparații navale și altele în care fete sărace, cu cozi lungi și groase împleteau covoare, ofilindu-și tinerețea, visînd deasupra urzelei să le fure un marinar poposit dintr-o insulă cu denumire exotică pururea înăbușită în taine”¹. Păstrați în minte acest chip al Tulcei care nu este cu nimic exagerat și comparați-l cu cel de azi. Deosebit de interesantă este succesiunea etapelor geografice prin care a trecut acest municipiu.

În anii construcției socialiste orașul a înregistrat prefaceri totale, răspunzînd cerințelor de o altă manieră, înnoitoare, păstrînd însă vestigiile istorice valoroase și redimensionînd vechile forme industriale cu caracter tradițional, exercitate odinioară în mod empiric. Așezat din timpuri foarte vechi la o încrucișare de drumuri pe apă și pe uscat, pe urmele unei cetăți fortificate cu numele de Aegyssus — din secolul al VIII-lea î.e.n. — după cum mărturisesc rezultatele cercetărilor arheologice din Dealul Taberei — Tulcea, cu titulatură modestă de punct strategic și vad comercial în antichitate, evul mediu și perioada capitalistă orașul s-a dezvoltat lent sub raport economic. Numele actual este menționat pentru prima dată în 1650, în însemnările de călătorie ale lui Evlia Celebi, învățat de origine turcă. Înfloriri și decăderi economice, după natura împrejurărilor istorice, a cunoscut în toate timpurile, însă fața de tîrg nu i s-a schimbat decît după Eliberarea patriei, cînd, treptat, îmbracă funcția industrială, ceea ce are ca rezultat și creșterea continuă a numărului populației. În 1899 avea numai 18 880 de locuitori, iar în 1948 numărul acestora se ridică la 21 642, în 1981 (1 iulie) datele statistice ne arată 70 219, împreună cu localitatea componentă Tudor Vladimirescu de peste Dunăre cu 900 de locuitori.

În întreprinderile industriale din Tulcea lucrează în prezent circa 45% din totalul populației active. Principalele unități industriale — multe valorificînd produsele Deltei, — sînt concen-

¹ Fănuș Neagu, *Prefață și legende*, la lucrarea *Delta Dunării*, Edit. Meridiane, București, 1963, pp. 7—8.

trate în partea de nord-est, formînd o zonă industrială, aproape de port și de gară. Dacă în trecut nu avea decît 2—3 ateliere de reparații, astăzi are nu mai puțin de 12 obiective industriale de mari proporții, unele fiind dintre cele mai reprezentative din țară, cum este Întreprinderea de industrializare a peștelui, cu o fabrică de conserve de pește și cu antrepozite frigorifice. Aspectul industrial nou al municipiului este reprezentat mai ales prin Combinatul metalurgic, Întreprinderea de construcții și reparații nave și utilaje, Întreprinderea de prelucrare și industrializare a legumelor și fructelor, Fabrica de cherestea, Fabrica de produse lactate, Fabrica de brînzeturi și înghețată, Fabrica de prelucrare a marmurei și pietrei de construcție, din partea de est a orașului, Fabrica de confecții, Portul mineralier, Abatorul, Fabrica de pîine, Centrala industrială „Delta Dunării”, Întreprinderea poligrafică, spre a nu enumera decît pe cele de prim ordin. Produsele industriale sînt solicitate în toată țara cît și în străinătate: alumina calcinată, conservele de pește din Delta și oceanic, cele de legume și fructe, de asemenea feroaliajele, panourile de stufit pentru întreprinderile de construcții, placajele de marmură ș.a. Profilul industrial se completează cu ateliere și secții ale coope-rației meșteșugărești care realizează o serie de produse, unele cu specific local.

La toate aceste mari înfăptuiri economice s-au adăugat concomitent și noi construcții urbanistice. Cînd ajungi la Tulcea, venind cu vaporul ori cu trenul, ceea ce te impresionează, în primul rînd, sînt amenajările portuare și ale gării. Panorama complexului portuar, de pe terasa inferioară a Dunării este constituită din mai multe unități recent construite: un port maritim care servește pentru aprovizionarea cu bauxită și diferite minereuri, la care acostează vase cu un pescaj de circa 10 m; un port pentru navele fluviale, altul comercial cu trei dane și portul pescăresc. În apropierea gării feroviare, într-o clădire deosebit de aspec-tuoasă se află portul de călători.

Pe latura sudică a cheiului, lat și bine întreținut, în locul unor cocioabe sărăcăcioase și a unui hotel mic și tot pe atît de respingător se înalță astăzi un ansamblu de construcții moderne cu spații comerciale, magazine mari, restaurante, unități presta-toare de servicii, complexe sportive și hoteluri de mari dimensiuni. Mai spre sud, pînă pe suișul dealului pe care erau morile de vînt — Dealul Morilor — care-i face pavăză orașului, se întind cartierele noi, cu dotări tehnico-edilitare necesare, subliniînd o altă existență prin aceste locuri.

Sulina — orașul din capătul de est al Deltei

Acolo unde apele brațului mijlociu al Dunării se contopesc cu ale Mării, pe o limbă de nisip, se ridică un oraș între ape, o mică Veneție românească — Sulina — a cărui întindere nu se poate surprinde mai bine decât de pe platforma farului construit în 1802, rămas în oraș prin avansarea Deltei pe platforma continentală a Mării Negre, țărmul fiind în prezent la o distanță de 1,5 km; necesitățile de navigație au impus construirea altui far, dar și acesta urmează soarta primului. Pe un grind al canalului care prelungește brațul Sulina spre larg, pentru securitatea navigației se construiește un alt far. Despre orașul-port Sulina se amintește de multe ori când intră în discuție Delta Dunării și mai ales hotarele țării. Este localitatea urbană cu poziția cea mai estică din țara noastră, așezată pe meridianul 29°41'24".

Te poți apropia de Sulina pe calea fără pulbere a mării, ori pe cea a brațului Dunării, pe uscat doar pe drumul „insubmersibil” construit de curînd pe partea dreaptă a brațului Sulina, dar cu unele mici întreruperi, drum care leagă orașul Sulina de municipiul Tulcea. Este orașul al cărui intravilan are cea mai redusă altitudine din țara noastră (2,5 m). Decorul marginal nu este variat, chiar monoton, dar taina acestui petic chemător de pămînt românesc o descoperi dacă pătrunzi în interior. Orașul-port își întinde vatra de-a lungul brațului dunărean Sulina, mai mult pe partea lui dreaptă, cum mergi spre Mare; pe stînga sînt înșirate clădirile unei cherhanale, cîteva acareturi care țin de ele și atelierele serviciului de navigație. Simți că te apropii de punctele de colectarea peștelui după mirosul specific.

Documentele istorice îi menționează existența prin secolul al X-lea, cu titulatura de Solina, după cum se arată în „De administrando Imperio”, lucrarea împăratului Bizanțului Constantin al VII-lea Porfirogenetul (913 — 959). Trecutul Sulinei este fără însemnătate, nebulos, pînă în 1856 cînd împrejurările istorice solicită o ieșire directă la Mare și încep lucrările de amenajare și întreținere a canalului navigabil. Lucrările hidrotehnice efectuate pentru adîncirea canalului au lărgit și cheiul, adăugîndu-i aluviunile rezultate, astfel că acesta se întinde acum peste 5 km, consolidat însă ulterior cu beton armat. Paralel cu strada desfășurată pe chei (str. Deltei) care este principala promenadă a zonei comerciale, întîlnim cîteva artere modernizate, unite prin altele perpendiculare — însumînd în total 30 km lungime; în capătul sudic al acestora din urmă începe împărăția stufului și pa-

purei. Totul pare neobișnuit, pentru o clipă nu știi ce să crezi pînă te deprinzi cu atmosfera locală. Terenul statornic se întrerupe repede, fața lui schimbîndu-se în verde vara și ruginiu iarna. Să ne purtăm închipuirea la peisajul urbanistic al Sulinei în deceniile trei și patru al secolului nostru ; un mic târg cu funcție de asigurare a navigației prin lucrări de curățire a canalului.

Lîngă căsuțele modeste, unele cu trecut istoric, care și-au păstrat arhitectura lor cu iz oriental, cu geamlîc ori balcoane de fier forjat, se înalță svelte, cu multe etaje, construcțiile de blocuri de locuințe, semnul înnoirilor. Modernizarea urbanistică se simte pretudindeni ; recente dotări tehnico-edilitare indică superlativele prezentului. Populația a crescut simțitor ; numărul locuitorilor s-a ridicat de la cîteva sute la finele secolului al XIX-lea la circa 5 000. Clocotul omenesc pătrunde în toate părțile, poarta de intrare pe Dunăre se dezvoltă rapid ștergînd urmele trecerii prin secole. Străbătîndu-i străzile este greu să-ți imaginezi cum arăta cu ani în urmă localitatea unde se încrucișează drumurile Oceanului Planetar cu ale continentului stăpînit de „împăratul fluviilor europene“.

Vechiul „punct pescăresc“ — fiindcă avea și această funcție cîndva — dispune azi de unități industriale și comerciale moderne, de capacități de producție meșteșugărești, de o largă rețea școlară, de la creșe și grădinițe pînă la liceu, de instituții sanitare cu cabinete modern utilizate, casă de cultură, biblioteci, cinematograf, și alte noi unități. Funcțiile economice sînt cele ale unui oraș-port fluvial și maritim, altă dată mărginite doar la un pescuit rudimentar și tranzit portuar ; amplificîndu-se considerabil cele existente au apărut și altele noi reprezentate în principal prin piscicultură, tranzit portuar, industrie navală și turism. O fabrică de serve de pește, un antrepozit frigorific, o fabrică de guanină, atelier de reparat nave, atelier de reparat unelte pescărești, depozit de produse petrolifere, atelier de covoare orientale, toate au îmbogățit peisajul antropic, plin de lumină și farmec al orașului dintre ape. Prevederile Decretului nr. 294 al Consiliului de Stat din 5 august 1978, îi stabilesc Sulinei regim de port liber (porto-franc) fără percepere de taxe vamale, fiscale și impozit pentru mărfurile importate, exportate ori aflate în tranzit. Sulina se face cunoscută nu numai prin aspectele economice, ci și prin plaja largă, cu nisip fin din lungul țărmului maritim, care desfată privirea și potolește setea de liniște. Ce-a fost odată a rămas în memoria trecutului istoric.

TINEREȚEA LITORALULUI

Este recunoscut de către toată lumea faptul că teritoriul țării noastre înglobează cele mai autentice caractere carpatice, dunărene și pontice. Marea Pontică (Pontus Euxinus) — după o veche denumire a Mării Negre — cea mai mare groapă tectonică din sud-estul continentului european, cu adâncimea maximă de 2 240 m (cît înălțimea maximă a Pietrii Craiului) strînge contribuția tuturor sistemelor hidrografice de pe teritoriul țării noastre și dirijează, în linii mari, caracterele eroziunii, influența ei întinzîndu-se departe.

Poarta de ieșire a țării noastre spre „Marea cea mare” și mai departe spre întinsul Oceanului Planetar, o constituie Dobrogea, regiune străveche și permanentă locuire omenească, poate cea mai îndepărtată în timp din aria ponto-carpatică. Vechimea omului se suprapune aici unei vechimi geologico-geografice, dovedită pe de o parte de ruinele unor cetăți — Callatis, Tomis, Histria ș.a. — și descoperirile arheologice recente, pe de altă parte de rocile care ies la zi de sub pătura groasă de loess. Unitățile naturale se întind în Dobrogea de la nord la sud, asemănătoare unor benzi, distingîndu-se astfel Dobrogea Dunăreană, Dobrogea Centrală și Dobrogea Maritimă. Dobrogea apare ca o întîlnire a celor trei sisteme organice legate între ele, dar fiecare trăiește în formele particulare de relief, în puterea climei, dar mai ales în jocul apelor Dunării și a Mării.

Toate plaiurile dobrogene îmbracă un aspect nou, privirile însă ne sînt atrase mai ales de imaginea celor din muchea de est, de către Mare; omul timpurilor noastre a transformat mai pregnant ca nici într-o altă parte peisajul natural, organizîndu-l în chipul unei opere de înaltă ținută artistică.

Litoralul,¹ sau cu un termen plastic „Cetatea soarelui“, cu plenitudinea lui de forme, îmbină astăzi belșugul darurilor naturii, cu farmecul localităților care par că se țin lanț în sectorul Capul Midia — Vama Veche. Cel care a călcat pe coasta Mării cu 30 — 40 de ani în urmă nu va mai putea recunoaște Mamaia, Constanța, coasta de la „Movilă“² plină de scai și tufe de cătină, cu alunecări în trepte și nici cea de stepă stearpă, arsă de săgețile nemiloase ale soarelui, dintre Mangalia și Eforie. Punerea în valoare a litoralului se datorește printre altele poziției, orientării spre est, cât și cantității anuale de calorii, peste 2 280 ore de soare anual. Peisajul actual, care apare ca un decor de mare spectacol, te face să te crezi într-un ținut străin, fie de pe Coasta de Azur, fie cel de la Copacabana, ori de la Miami din Florida; parcurile, lacurile artificiale, blocurile variat colorate, cu numeroase etaje, ca și vilele stațiunilor noi, oriunde îți descoperă taina neastîmpărului imaginației și măiestriei tehnico-artistice. Pe drept cuvînt litoralul este denumit „Riviera românească“ cu constelația ei de stațiuni în scenarii diferite. „Socialismul a devenit definitoriu pe aceste meleaguri prin capacitatea de metamorfoză adîncă a materiei, a condiției profesionale și morale a omului. Locuri pustii, tîrguri palustre sau pierdute așezări pescărești își schimbă în mod miraculos fizionomia, căci industria aduce orașe noi, cultură, sănătate și urbanism“³.

Mangalia

Pe o faleză alcătuită din loess și formațiuni calcaroase sarmatice, crestată de prezența unui lac — lacul Mangalia — bătută neconținut de valuri, cînd năprasnice în timpul iernii, cînd potolite

¹ Zona de litoral, unitate bine definită, complexă, este interpretată greșit cîteodată în unele lucrări; menționăm mai departe principalele elemente componente; *coasta* este fișia de uscat vecină mării, cu faleze terase de abraziune, plaje, mlaștini, lacuri; *regiunea precostală* se desfășoară în afara coastei pînă unde se constată influența mării; *țărmlul* reprezintă porțiunea de teren relativ îngustă supusă direct și continuu acțiunii valurilor; *marginea continentală* este porțiunea permanent submersă și delimitată aproximativ de izobata de 200 m constituită la rîndul ei din *platforma continentală* și *po-vîrnișul continental*.

² Numele vechi al localității Eforie Sud, după numele unui mare proprietar — I. Movilă. El este cel care construiește pentru prima dată pe țărmul lacului Techirghiol o instalație pentru băi — de aici titulatura de „Băile Movilă“.

³ A. Rădulescu, I. Bitoleanu, *Istoria românilor dintre Dunăre și Mare, Dobrogea*. Edit. științifică și enciclopedică, București, 1979, p. 380.

murmurînd ușor sub spumă vara, apare noua stațiune balneo-climaterică și port — *Mangalia*, așezată pe urmele unei cetăți năruite de dalta vremii — *Callatis* — care a tras dungă adîncă cîndva în istoria îndepărtată. Mangalia se relevă printr-o serie de aspecte particulare, unele cu caracter de unicat. Natura din jurul orașului este potolită, clima blîndă de tip maritim, cu o primăvară timpurie cum nu se află în alte părți în cuprinsul țării noastre, toamnă lungă cu cer senin, iar în timpul iernii, în luna ianuarie (care de obicei este cea mai friguroasă) foarte rar se înregistrează temperaturi sub 0°C; vara căldurile sînt domolite de briza mării, totul creîndu-ți imaginea unei lumi exotice, de undeva din zona mediteraneană. Doar primăvara vîntul unduiește din cînd în cînd, venind dinspre largul mării ridică de pe plajă nori subțiri de nisip fin pe care-l așterne în lungul coastei. Climatul potolit, plăcut al regiunii Mangaliei nu se poate pune numai pe seama poziției ei sudice în cadrul țării, calitățile-i sînt amplificate și de mulțimea izvoarelor — circa 30 la număr — cu ape termale sulfuroase răspîndite pe fundul Mării și care ridică temperatura mediului ambiant.

Istoria acestei alcătuirii umane care se întinde în spațiul a două milenii și jumătate, nu a fost deplin cunoscută decît atunci cînd, cercetîndu-se adîncurile mării pentru punerea temeliei digurilor de apărare ale noului port, s-a constatat existența unor prețioase documente de epocă.

Construcțiile de pe faleză, cu aspectele variate, ridicate în ultima perioadă de timp, rod al fanteziei arhitecturale, au schimbat cu totul înfățișarea vechii localități, vestindu-se din depărtare pe linia orizontului, fie atunci cînd vii din largul mării, fie de pe uscat. Mangalia, cu caracter rural în trecut, a devenit un oraș cu funcții multiple: orașul încrucișărilor de drumuri, al turismului, balneoclimatologiei, cu complexe sanatoriale avînd cele mai moderne instalații, al amintirilor (prezente în muzeul arheologic) completîndu-și fizionomia economică și ca oraș-port de trafic internațional, cu un șantier naval specializat în construcția de nave de mare tonaj. Cargourile sub cele mai diferite pavilioane ancorează azi la țărmul unde nu puteau intra altădată decît corăbiile cu pînze ale negustorilor din Levant. Ca urmare a renașterii economice, a realizărilor intervenite, numărul populației a crescut simțitor; dacă în 1964 Mangalia avea 7 300 de locuitori, în 1981 numărul acestora s-a ridicat la 28 206.

Litoralul de la Mangalia la Eforie sud

Salbei de stațiuni ce se înșiră ca o diademă gigantică și multicoloră pe litoralul Mării Negre din acest sector nu i se găsește pereche în tot cuprinsul ținuturilor din sud-estul Europei. Realizările de aici par a ține de domeniul basmului, basm care ar putea începe astfel: a fost odată ca niciodată un țărm pustiu bătut de vânt și valuri fără odihnă, cu mlaștini ori lacuri lunguiețe din loc în loc, iarna înecat de nămeții zăpezilor suflate de Crivăț, iar vara arse de dogoarea soarelui. Pe tot întinsul nici țipenie de om, doar mugetul sinistru al mării prevestind câte odată urgia. Mai încolo de țărm din urma turmelor de oi, norii de praf înecau zarea... Un colț de lume părăsit... și poate așa ar fi rămas multă vreme în starea lui naturală.

La câțiva ani după ce flăcările celui de-al doilea război mondial s-au stins, litoralului i-a fost dat să-și schimbe structura. Transformările inedite și spectaculoase s-au înfăptuit atât în temeinicia naturii coastei cât și a liniei de țărm. Amenajările și înnoirile regiunii nu constau numai în nivelarea accidentelor stratului de calcar sarmatic din faleză învelit de o pătură groasă de loess, ci și în perfecta organizare a spațiului, a ridicării elegantelor hoteluri, sanatorii și vile, a satelor de vacanță, a complexelor comerciale, lacurilor antropice și parcurilor în fața cărora admiră vrednicia, inteligența și ingeniozitatea. Așezate cu fața spre Mare, multe din ansamblurile arhitecturale balneoclimaterice deschid perspective spre plajele lărgite artificial, spre „albastrul infinit” către care își ia sborul imaginația.

În peisajul litoralului, la nord de Mangalia, pe covorul de iarbă verde se înalță clădirile stațiunii *Saturn*, unde hotelurile „Hora”, „Balada”, „Sirena”, „Atena”, și „Diana” modelează linia orizontului. Satele de vacanță „Delta” și „Dunărea”, completează bogăția peisajului local. Mai spre nord, continuând seria noilor edificii, stăpânește un sector de litoral, odinioară fără nici o însemnătate, stațiunea *Venus*, cu aspect idilic, adevărat complex de artă distribuit în jurul unui lac. Cercetările de dată recentă au dus la identificarea unui depozit de nămol de turbă care poate fi utilizat în scop balnear.

Stațiunea Aurora una din cele mai renumite, se încadrează administrativ, ca și cele menționate anterior, în Mangalia Nord; este un produs al muncii omenesti, util și frumos. Complexul „Cămunul” construit în stil dobrogean tradițional, îi dă o notă aparte, cucerind admirația prin spectacolele folclorice, care au loc aici.

În pitorescul impresionant, se înscrie cu temei, deopotrivă și stațiunea *Jupiter*; faptul nu este surprinzător, cunoscut fiind programul schimbării naturii litoralului. Terenul de către vest de plajă acoperit de petice de păduri, livezi de piersici și vii, sfidează pornirea stepei pe care fierul plugului a răscolit-o adânc spre a o fertiliza. Lacul artificial Tismana — din centrul stațiunii — oglindește siluetele sărbătorești ale hotelurilor și celorlalte instituții. Satul de vacanță „Zodiac” care se încadrează în aceeași unitate, reprezintă una din cele mai frumoase opere ale genului; armonia care se degajă din împlinirea lui îi imprimă strălucirea unei expresii artistice ce nu se repetă în altă parte, adusă de dezvoltarea vieții prin aceste locuri.

În familia stațiunilor litorale, *Neptun* apare în jocul de umbre și lumini cu o formă ultramodernă prin varietatea clădirilor sale. Poartă numele zeului mării din mitologia romană — Neptun — fiul lui Saturn și frate cu Jupiter și Pluton. Pădurea Comorova — prin care se face intrarea în stațiune — pădure de silvostepă, cu lacul din interiorul ei, întregeste decorul antropic. Istoria stațiunii ca și a celorlalte este scurtă, actul de naștere are dată recentă — și aici totul este adaptat cerințelor moderne (centru balneologic, hoteluri, vile, restaurante, teatru, sat de vacanță ș.a.).

La sud de capătul dinspre mare al lacului Tatlageac, acolo unde faleza se înalță cu circa 20 m se află stațiunea *Olimp*, alcătuită din două ansambluri de clădiri elegante care prin profilul lor introduc cu adevărat ideea de măreție. Un aspect variat, pe un fond încântător le este caracteristica.

De la înălțimea odihnitoare a hotelului cu 14 etaje — prestigioasă realizare arhitecturală a timpurilor moderne — descoperi spre vest, pe o zi senină de vară, tonalitățile morfologice ale unei părți din Podișul central al Dobrogei de sud, prinse în variatele culori ale culturilor cerealiere, iar spre est orizontul plat sprijinit pe valurile Mării, se constituie într-un proces de definire lentă a îmbinării armonioase a elementelor naturii. Olimpul, în totalitatea lui, apare ca sinteza epocii transformărilor de pe litoral.

Pe harta Dobrogei nici când, în trecut, nu a existat o stațiune balneoclimaterică cu numele de *Costinești*, locul unde lacul omonim vine în contact cu Marea. A intrat în circuitul stațiunilor de odihnă în epoca progreselor moderne, ca tabără internațională pentru tineret. Dintr-o coastă maritimă păraginită, cu faleza ruinată sub acțiunea valurilor și vînturilor a devenit o strălucitoare

podoabă a litoralului, risipind farmec în toate părțile prin arhitectura construcțiilor sale. Plaja largă, pînă la maximum 200 m, cu nisipul fin, argintiu, care susține legătura dintre coastă și apă este ispită vie pentru oricine.

Gruparea balneoclimaterică Eforie Sud — Eforie Nord

Amplasate în preajma lacului Techirghiol, Eforie Sud și Eforie Nord — localități mai vechi — o pulsație vie se întâlnește azi în fiecare din ele. Istoria lor este istoria unor sate mici de pescari, fără însemnătate, pe teritoriul de coastă maritimă al unor familii bogate.

Actul de naștere ca oraș al localității *Eforie Sud* poartă data de 1945 ; promovarea i-a fost favorizată nu atît de situația pe care o avea la Mare, cu faleza degradată, cît de factorii naturali de cură specifici lacului Techirghiol și mai ales nămolului sapropelic.

Ca așezare omenească vechimea ei duce mult în trecut. Cercetările arheologice au identificat diferite elemente care demonstrează existența unor așezări omenești tocmai din epoca neolitică. Exponatele din Muzeul arheologic local — înființat recent — arată că pe aici au trecut grecii, romanii și bizantinii. Documentele istorice menționează că Eforie Sud s-a constituit ca localitate prin anul 1898 ; ulterior s-au construit o instalație de băi calde în marginea lacului Techirghiol, iar pentru găzduire un hotel numit „Movilă”. Stațiune balneară a fost declarată abia în 1928 ; începînd să fie solicitată mai mult, s-au clădit cîteva vile, extinzîndu-se totodată și teritorial. Lipsa apei potabile, a dotărilor tehnico-edilitare i-au stîrjenit mult dezvoltarea.

Înnoirile substanțiale au început, îndeosebi, din deceniul al V-lea al secolului nostru ; funcția balneoclimaterică imprimată i-a stimulat intens modernizarea urbanistică. Dotările au început să corespundă cerințelor. S-a rezolvat problema apei curente, s-au construit peste 20 hoteluri, sanatorii, vile, piscine, stabilimente pentru băi, spații comerciale, magazine, restaurante, cofetării și altele. Activitatea culturală este sprijinită de cluburi, un teatru și un cinematograf în aer liber ; sportului i s-a asigurat o bună bază materială. Esteticul este sporit de bulevardele largi, plantate pe margini cu flori, de parcuri, grădini și spații cu vegetație bogată, bunuri recunoscute ca necesare sănătății,

ceea ce face ca stațiunea Eforie Sud să fie denumită „oraș-grădină”¹.

Faleza înaltă de circa 20—30 m era permanent supusă surpărilor și alunecărilor în urma ploilor de primăvară. Consolidarea falezii prin beton armat, înfrumusețarea ei, lărgirea și întinderea plajei cu ajutorul jetelelor, toate aceste lucrări de transformare majoră a litoralului au dus la extinderea firească a stațiunii și mărirea importanței ei.

Lacul *Techirghiol*, un fost golf marin, evoluat spre liman fluvio-maritim (cu o suprafață de circa 12 km², adâncimea maximă de 10 m, lungimea de 8 km și o lățime maximă de 4 km), a atras de mult atenția prin calitățile apei și nămolului său. Cercetări științifice asupra hidrologiei lui, care să ridice vălul necunoscutului, nu s-au întreprins decât în ultimile decenii, anterior își făcuse loc în regiune basmul, cu turcul Techir. „Oricum, proprietățile curative ale nămolului au făcut de mult ca stațiunea Techirghiol să devină renumită și apreciată nu numai în țară, dar și în străinătate. Cu decenii în urmă, bolnavii veneau aici de la sute de kilometri depărtare cu căruțe, locuiau în corturi pe malul lacului și făceau băi de nămol fără nici o supraveghere medicală. Către sfârșitul veacului trecut s-au ridicat primele clădiri de interes medical. Așezate la întâmplare, aceste clădiri erau construite în cea mai mare parte din lut. Prima instalație de „băi” calde a fost amenajată în anul 1899, când pentru încălzitul nămolului se folosea un cazan de rufe”².

Narațiunea ni se pare banală, dar acesta este tabloul de odinioară, transport cu căruța, dormit sub cerul liber și băi după dorință.

Stațiunea Techirghiol, după numele lacului, nu s-a reînnoit ca vecinele ei; ea, putem spune, s-a născut din nou, proaspătă și viguroasă, transformând „cazanul de rufe” în instalații de băi moderne; realizările din ultimul deceniu: sanatorii, bazine de înot, policlinici bine utilate, apoi vile, restaurante, debarcader, șalupe rapide ș.a. sînt rod al muncii neprecupețite. Acest peisaj înzestrat continuu cu noi elemente necesare, purtînd pecetea actualului, îl întîlnim pretutindeni în zona litoralului.

Eforie Nord — așezare veche, azi oraș modern și elegant cu hoteluri, vile cochete și spații diversificate de tratament este

¹ Athena Herbst-Rădoi, 1980.

² D. Popescu, Cl. Giurcăneanu, Șt. Stoenescu, Al. Pop, *Dobrogea — ghid*. Edit. Meridiane, București, 1964, pp. 153—159.

așezat pe faleza înaltă de 20—25 m a Mării și la capătul lacului Techirghiol. Construcția noilor edificii, dotările tehnico-edilitare care le-au însoțit, valorificarea resurselor naturale din arealul localității, toate au făcut să fie cunoscută în țară și străinătate.

Studiile geologice — geografice efectuate după 1948 au condus nu numai la o bună amplasare a numeroaselor construcții din interiorul orașului, dar și la lărgirea plajei, amenajarea unor instalații speciale, creării unui lac lângă plajă, ceea ce a schimbat complet aspectul așezării balneare inițiată de Eforia spitalelor civile din București, la începutul secolului nostru.

Agigea, sat minuscul de pescari și păstori de altădată, a devenit astăzi port maritim comercial (Constanța-Sud-Agigea) la capătul canalului în construcție Dunărea-Marea Neagră. În această postură a intrat în istoria nouă a izbînzilor asupra unor elemente ale naturii.

Revitalizarea orașului Constanța

Municipiul Constanța, cu înfățișarea lui specifică de oraș-port pe litoralul Mării Negre, s-a integrat cu ani în urmă într-un vast cîmp de construcții, de prefaceri radicale redimensionat pe coordonatele marilor înfăptuiri urbanistice. Așa cum ni se dezvăluie astăzi o Constanța nouă, impozantă ctitorie a socialismului și una veche, plină de istorie și legendă, însă într-o deplină concordanță una cu alta, își definește pe deplin personalitatea de cea dintîi poartă maritimă a țării, „oraș-blemă al litoralului românesc”.¹ al noulea ca însemnătate portuară din lume.² Dar se pune întrebarea ce a fost oare odinioară pe aceste locuri, în zona de uscat, din marginea de vest a Mării Negre?

În arcuirea largă a țărmului din acest sector se înscriu creștături adînci care conturează capuri, golfuri și mai rar limane, toate introducînd o accentuată variație a liniei de separare apă-uscat. Din capătul de sud al perisipului Mamaia coasta maritimă ia alt aspect decît la nord — începe faleza unde crește altitudinea, schimbîndu-se totodată alcătuirea geologică și dimensi-

¹ Ad. Rădulescu, C. Scorpan, Athena Herbst-Rădoi, Gh. Dumitrescu, *Constanța*, Edit. sport-turism, București, 1980, p. 48.

² Municipiul Constanța cuprinde toate localitățile dintre Capul Midia și Vama Veche.

unile plajei. Calcarele sarmatice larg ondulate, acoperite de o pătură destul de groasă de loess, opun rezistență inegală acțiunii valurilor și vînturilor; unele intrînd în apa mării, iau aspect de peninsule, cum este Peninsula Constanța, care prin poziția ei creează adăpost golfului omonim din partea sud-vestică. Tocmai aici, cu 2 500 de ani în urmă, omul a găsit condiții favorabile pentru așezare statornică; în faza inițială era probabil un sat care s-a mărit ulterior. Rezultatele cercetărilor arheologice recente au dovedit că golful a servit drept loc de escală și de schimb pentru corăbiile grecești care circulau la nord sau la sud pe Marea Neagră („emporion“). Cu timpul, crescîndu-i însemnătatea portuară, dar împrejurările istorice fiind vitrege, se impunea necesitatea apărării. În acest scop în partea de nord-vest a zonei peninsulare localnicii ridică un zid puternic, în celelalte laturi, spre Mare, zidurile cetății erau ideal suplinite de faleza abruptă, prăpăstioasă, foarte greu accesibilă; cetatea bine împrejmuită de pe malul Pontului Euxin se dezvoltă treptat, de unde la început era dependentă de Histria, ulterior devine „oraș-stat independent“. Grecii ridică numeroase edificii, schimburile comerciale se intensifică ca și viața meșteșugărească; în timpul stăpînirii romane Tomisul se extinde teritorial, se ridică valuri de apărare, se sapă galerii subterane, progresează ca nici o altă cetate de pe malul Mării, devenind un însemnat centru politic, administrativ și cultural. Migrațiile popoarelor (geții, gepizii, avarii în secolul al VI-lea ș.a.), războaiele pe care trebuie să le poarte slăbesc puterea Tomisului și astfel începe decadența. Numele de Tomis al vechii cetăți, după cum dovedesc izvoarele istorice este de origine locală, deși a avut diferiți stăpînitori, și nu se schimbă decît în secolul al IV-lea cînd împăratul bizantin Constantin cel Mare denumeste Constantiana un sat din apropierea Tomisului (unii cercetători spun că ar fi fost pe locul satului Anadalchioi). Integrat cetății i-a transmis acesteia numele — Constanze, Constantia, Constanța — așa cum apare scris ulterior pe diferite materiale cartografice. În timpul stăpînirii otomane timp de cinci veacuri, orașul Constanța — denumit de turci „Küstendge“ — pierde mult din însemnătatea lui economică și urbanistică, se ruinează, încît diferite documente îl menționează sub formă de sat. „În anul 1834, Constanța era un morman de pietre răsko'ite. Nu mai rămăsese nimic din cetatea cu zidurile

crenelate din gravurile lui Hector de Bearu, datînd din 1828"¹. O ușoară revenire economică a orașului începe după 1878 cînd avea o populație de circa 4 000 de locuitori. Ulterior este legat cu țara prin cale ferată, devine capitală de județ și intră în refacere portul Constanța. În timpul celui de al doilea război mondial bombardamentele au distrus multe din clădirile monumentale, fabricile și instalațiile portuare înfiripate între cele două războaie. Teritoriul orașului se mai extinsese și în afara golfului portuar și al Peninsulei Constanța unde era centrul politic și administrativ. Oraș-port de tipul Galațiului sau Brăilei, Constanța se deosebea de acestea doar prin faptul că ancorau la țarm vapoare de mare tonaj, în rest cîrciumi dubioase, prăvălii unde negustorii strigau în gura mare făcînd reclamă mărfii, cafenele unde se aranjau tranzacții, viața însă pulsa în funcție de port, de comerțul maritim. Nu se poate spune că nu existau și cîteva edificii, monumente mai reprezentative (Cazinoul construit între 1904—1909, Casa cu lei, Moscheia construită în 1910, Bazilica romano-catolică din 1885, Templul mozaic ș.a.), ca și unele elemente tradiționale, dar acestea erau puține după cum arată documentele de epocă. La Mamaia erau 3—4 vile și un restaurant, încolo stăpîneau întinderile valurile de nisip pe care vîntul le muta din loc în loc. Litoralul își păstra marea lui nezdrușcinată de gredere, macarale, ori alte utilaje, dărîmîndu-se pe ici pe colo odată cu unele locuințe. Acesta este tabloul a ceea ce a fost odată pe aceste locuri, tablou destul de sumbru al Constanței antebelice. Oraș cu o îndelungată existență, cu o bogată istorie, a fost supus în ultima perioadă de timp la puternice transformări, tinerețe ieșită ca din apa mării, devenind un vast șantier de construcții capitale; înnoirile peisajului citadin intrat în era planurilor cincinale se văd în toate domeniile, de la asfaltul străzilor pînă la stăpînirea coastei maritime prin împletitura de fier și beton a digurilor. Acolo unde cu cîteva decenii în urmă erau numai stînci și spuma mării, iar malul abrupt aluneca în timpul ploilor spre valuri trăgînd tot ce era pe el, astăzi se află portul turistic Tomis, construit în anul 1958, iar mai la nord, complet reamenajată, plaja Modern — însumînd circa 10 ha. Frumusețea parcului pe taluzurile falezei farmecă privirea, nici nu se poate aduce un exemplu mai bun de consolidare în terase a unui abrupt. Nimic nu se mai poate recunoaște din ceea ce a fost mai ieri prin aceste locuri.

¹ D. Popescu, Cl. Giurcăneanu, Șt. Stoenescu, Al. Pop, *Dobrogea — ghid*, Edit. Meridiane, București, 1963, p. 86.

Semnele hărții ne arată că schimbări importante s-au produs și în evoluția teritorială a orașului. Dacă în a opta decadă a secolului trecut nucleul acestei așezări era în arealul Peninsulei Constanța, ulterior a migrat spre nord-vest. După 1944 apărând noi întreprinderi industriale, noi necesități de locuințe pentru muncitori, limitele orașului se lărgesc considerabil; crește în partea centrală pe verticală, în zona rezidențială, dar mai ales pe orizontală, cuprinzând cartierul Tăbăcăriei, cartierele Kilometru 5, Viile Noi, Medeia, Filimon Sîrbu, Coiciu și Anadalchioi. Cel mai nou cartier este Tomis — orașul nou — dezvoltat în partea nord-vestică. La toate acestea se adaugă prelungirile de pe latura vestică: Zona Depozite, Palas C.F.R., și Zona Industrială.

O dovadă grăitoare a dezvoltării orașului este și aceea a evoluției demografice. Dacă în 1930 erau 59 164 de locuitori, în 1981 (1 iulie) numărul acestora ajunge la 270 662, Constanța fiind clasificată pe locul 3 între orașele mari ale țării. Mărirea numărului de locuitori este în raport cu necesitățile profilului economic al orașului. Între funcțiile lui principale se numără: funcția industrială, balneoclimaterică, administrativ-culturală și cea de port maritim. Dacă în Constanța nu erau altădată decât 2—3 fabrici, în prezent sînt bine definite zonele industriale cu numeroasele lor fabrici și uzine noi ca: Șantierele navale — unde se construiesc vase mineraliere și tancuri petroliere — Întreprinderea integrată de lînă, Fabrica de celuloză și hîrtie Palas, Fabrica de mobilă și furnire, Complexul de morărit și panificație, Fabrica de ambalaje metalice, Întreprinderea „Dobrogeanca” pentru prelucrarea fibrelor de cîneapă, Fabrica de ulei, Întreprinderea de industrializare a laptelui, Întreprinderea vin-alcool și altele.

Constanța a cunoscut în ultimele decenii și o bogată viață culturală și artistică. Teatrul de stat, dat în folosință în 1952, Sala sporturilor, construită în perioada 1957—1958, Parcul pionierilor și Casa pionierilor, Biblioteca centrală, Parcul sporturilor, amenajat în 1956, Stadionul 1 Mai, construit în anii 1953—1955, Muzeul acvariu din 1958, Muzeul de arheologie, Muzeul de artă plastică, noua gară C.F.R., o adevărată operă de artă, Acvariu, Delfinariu, Planetariu și multe altele, îmbogățesc și cresc faima orașului. Săpăturile cu caracter arheologic efectuate în 1959 ca și după această dată au dus la descoperirea unor valoroase vestigii, cum sînt: Edificiul roman cu mozaic, elemente din termele romane, bazine etc.

Portul Constanța și-a schimbat complet aspectul prin noile dotări, înscriindu-se în categoria celor mai importante porturi ale lumii. În perioada 1958—1964 s-au construit bazine, cheiuri și dane mari, a fost sporită rețeaua feroviară, utilajele pentru încărcarea-descărcarea mărfurilor, ceea ce a permis mărirea substanțială a capacității de trafic. La începutul anului 1982, în stația Valul lui Traian, a fost dată în exploatare o nouă grupă de 36 de linii ferate electrificate și centralizate electronic, în scopul descongestionării rețelei din portul Constanța și a triajului C.F.R. Palas. Începând cu anul 1968 vaste construcții portuare se realizează pe latura sudică a orașului, unde a apărut noul port Constanța-Sud—Agigea. În cadrul proceselor de producție, pentru dezvoltarea unor ritmuri accelerate, s-au introdus utilaje de mare productivitate. Bunăoară, în luna februarie 1980 a intrat în producție, pe șantier, în zona Constanța-Nord, prima macara turn pivotantă cu un moment de sarcină de 100 tone-metru.

Mamaia — Capul Midia

Spre partea nordică, arealul de litoral al Constanței se prelungește cu un perisip (cordonul litoral al Mamaiei), mărginit la vest de lacurile cu apă dulce Tăbăcăriei-Siutghiol, iar la est de apele sărate ale Mării Negre, care ajunge până la Capul Midia. Odată era domeniul nisipului spulberat de vânt, acoperit din loc în loc de scai, spini, sălcii și plante de baltă — stuf, papură, pipirig — prin mlaștinile care ocupau întinderi apreciabile; doar dunele de nisip înalte de 2—4 m peste nivelul mării și gropile dădeau oarecare variație în relief. Nu rare ori, în timpul iernii, mai ales, apele Mării purtate de furtuni violente rupeau pe unele locuri cordonul litoral și ajungeau până la lacul Siutghiol. Pe fîșia de nisip, în capătul ei sudic, unde era oarecum mai consolidată, începând din anul 1906 s-au înfiripat câteva instalații balneare și s-au clădit câteva vile și un cazinou, inaugurat în 1934. „Plaja avea pe atunci o înfățișare primitivă, datorită cabinelor — chioșcuri de lemn cu acoperiș în cupolete. Un pod de lemn înainta în Mare până unde apa era mai adîncă, de cca. 3—4 m. De o parte și de alta a unui mic bufet se înșirau pe stînga cabinele pentru bărbați, iar pe dreapta cele pentru femei. În 1919 un incendiu, pornit dintr-un cotlon unde se prepara cafea turcească, a distrus în câ-

teva ore toată înjghebarea".¹ Așa arăta peisajul „cochetei“ localități balneoclimatice Mamaia cu numai două decenii în urmă.

Văzînd aspectul arhitectonic variat, modern și elegant al acestei stațiuni azi, te întrebi, pe drept cuvînt, ce este legendă și ce este real. Pătrunderea în domeniul legendei este complet posibilă, înlesnită de apariția numeroaselor „palate hotel“ înalte de 10—15 etaje — peste 50 la număr — străjuind plaja cu nisip fin, largă de 100—200 metri și lungă de circa 9 km, de scuarurile cu vegetație luxuriantă, arbori și flori, de parcurile de distracție, de piscinele acoperite, complexe sportive etc. etc. Toate acestea exprimă pe deplin caracteristica stațiunii Mamaia, rezultat al eforturilor gîndirii arhitecților și constructorilor români, cea mai atractivă stațiune de pe litoral, rivalizînd cu stațiuni internaționale consacrate. Pe latura vestică a lacului Siutghiol, satul Ovidiu, așezare de pescari și oieri altădată, a devenit un punct de intersecție al unor moderne căi rutiere, iar coșurile înalte de fum, situate în marginea lui, semnalează de departe existența industriei materialelor de construcții, a unei termocentrale și a industriei alimentare. Întreprinderea industrială „Munca“ a intrat în funcțiune în 1963 avînd mai multe linii de fabricație.

Nici sectorul de litoral dintre Mamaia și Capul Midia nu a rămas nemetamorfozat. Complexul de odihnă pentru copii Năvodari, extins pe circa 100 hectare, dă regiunii, sălbatică și plină de stufăriș altădată, nou izvor de viață. Satul Năvodari a devenit oraș din 1968. Între obiectivele industriale se relevă Combinatul de îngrășăminte chimice, Întreprinderea mecanică pentru agricultură și industrie alimentară, Combinatul petrochimic Midia-Năvodari. Ca urmare a industrializării, numărul locuitorilor a crescut vertiginos de la 7 700 în 1972 ajunge în 1981 la 11 883. Capul Midia, prin noul port, schimbă silueta vechiului țărm; colțului răzleț bătut de valuri i se dă un nou destin, captivant, pe drumul progresului.

Platforma continentală a litoralului românesc

Înnoirea chipului platformei continentale a litoralului Mării Negre (șelful) se traduce atît prin cunoașterea condițiilor geologico-geomorfologice și a resurselor naturale subacvatice cît și

¹ Dem. Popescu, Sorin Bîrsan, *Constanța — litoral*, Edit. științifică, București, 1962, p. 120.

prin proprietățile hidrobiologice cu deosebire a rezervelor piscicole. Marea Neagră este un tot cuprinzător; nu vom putea face aici cieri valabile asupra platformei continentale a litoralului românesc—care are o suprafață de circa 30 000 km²—fără a nu lua în considerație ansamblul acestei unități. Platforma continentală a litoralului românesc se comportă ca parca fața de întreg. Dimensiunile Mării Negre sunt următoarele: lungimea maximă de la vest la est de 1 150 km; lățimea maximă 605 km, lungimea țărmurilor 4 075 km; suprafață 410 000 km², volumul de apă 537 000 km³ și adâncimea maximă 2 258 m.

Marea Neagră era cunoscută mai mult în legende și mai puțin sub raport științific; o mare rea, respingătoare, neagră—după cum o arată și numele—care surprinde corăbiile în vîrtejuri și le scufundă. Fenicienii—„cărăușul marilor”—o considerau ca una din cele mai periculoase întinderi acvatice. Cît adevăr conține aceasta știre s-a putut vedea mai tîrziu, după epoca lor. Tehnica de navigație fiind rudimentară în antichitate, mijloacele de rezistență reduse contra forțelor naturii făceau ca populațiile riverane să vada în această întindere acvatică un permanent pericol, o mare neospitalieră (Pontos Axeinos). De altfel, furtunile de pe Marea Neagră, mai ales la schimbarea anotimpurilor, sînt foarte periculoase, producînd de multe ori catastrofe. Ulterior, cînd s-au intensificat schimburile comerciale dintre cetățile de pe țărmul Mării Negre și cele ale Mediteranei, cînd mijloacele de navigație s-au mai perfecționat, grecii, negustori vestiți prin aceste părți au denumit-o mare ospitalieră (Pontos Euxinos). Denumirile au variat în decursul timpurilor și mai ales în antichitate și evul mediu după statele stăpînitore ale țărmurilor pontice; bunăoară, romanii îi spuneau Pontos major (Marea cea mare), pe cînd turcii Marea Neagră, ținînd seama că în comparație cu apele albastre ale Mediteranei, ale acesteia apăreau negre. Marea Neagră—enorma groapa tectonică—a intrat în istoria cunoașterii științifice ca o mare continentală unde se practica cabotajul. Cercetările geologice, batimetrice, hidrologice și hidrobiologice în cuprinsul Mării Negre încep tîrziu față de alte mări din jurul Europei, acestea nefiînd în calea marilor cai maritime de navigație. Cele dintîi cercetări sînt efectuate de expediții oceanografice rusești în prima jumătate a secolului al XIX-lea (C.I. Burakov, A.I. Sostakov, 1846—1849). În anul 1872 ia ființă la Odesa o stațiune de biologie marină, iar mai tîrziu (în 1879) alta la Sevastopol. În perioada 1890—1891 doi cercetători—Spindler și Vranghel—determină forma bazinului, adîncimea maximă și repartiția pe

verticală a apelor. N. Knipovici (1922—1928) cercetează calitățile biologice, iar Sokalski (1923—1935) face analiza apei și urmărește temperatura. Alți oameni de știință sovietici se ocupa de structura geologică.

Studiile efectuate de oameni de știință români datează de pe la sfârșitul secolului al XIX-lea și se referă mai ales la sectorul litoral din dreptul brațului Sulina, în legătură cu problema navigației, acțiunea curenților și depunerile de nisip care fac să avanseze Delta pe platforma continentală. Începând cu 1897, timp de 4 ani se efectuează, prin sondeaje, cercetări pe platforma litorală, dar pe o mică distanță spre larg, care servesc la elaborarea unei hărți. Cel care începe cu adevărat studii complexe, cu precădere biologice, în zona de platformă este Gr. Antipa, fondatorul și organizatorul Institutului bioceanografic din Constanța — institut transformat ulterior în Stațiunea maritimă de cercetări și proiectări piscicole „Grigore Antipa”. Valoroasa monografie intitulată „Marea Neagră” aparută în 1941 este rodul cercetărilor sale de mai mulți ani în întreaga întindere de apă.

În primele decade ale secolului al XX-lea se organizează Stațiunea biologică marină Agigea (1926) de către profesorul Ion Borcea și diferite companii de cercetare pe nave militare pentru cunoașterea litoralului și a platformei continentale. De remarcat sint și studiile importante ale unor geografi ca Gh. Vâlsan, Constanțin Brătescu, Gh. Năstase, I. Petrescu și a unor biologi ca M. Băcescu, T. Bușnița și alții.

Cercetările sistematice au caracter complex: asupra țărâmului, cuvelei marine — șelfului, taluzului zonei abisale — și sedimentelor; apei, valurilor și curenților, climatei, chimismului și formelor de viață. Ele s-au efectuat după 1950, când s-au înființat stațiuni speciale de investigație marină, dotate cu nave și aparatură modernă. Unitățile de cercetare au scos în evidență caracteristicile resurselor naturale din apă și din subsolul șelfului, resurse ce sint folosite în procesul dezvoltării economice a țării. Între altele s-a constatat ca platforma continentală nu este o formă de relief plată; ea are o pantă înclinată de la linia țărmului spre taluz de la 1,5‰ — 2,3‰, chiar și mai mult în unele locuri, iar o serie de văi de pe uscat ca Mangalia, Casimcea, brațul dunarean Sf. Gheorghiș, se continuă subacvatic, ceea ce demonstrează ca Marea Neagră avea un nivel mult mai scăzut altădată fata de cel de azi. În peisajul marin, deasupra apelor de pe platforma continentală, departe de țărm, au parut în ultimii ani creații tehnice de o mare complexitate, executate în premiera și de o mare unică, mariuri evidente ale competenței și efortului sustinut

depus de specialiștii saniterului naval din Galați. Sînt platforme de foraj marin care sînt la suprafața din adîncurile pămîntului, de sub ape, aurul negru. Prima platformă marina petroliera lansată la apă în 1978, denumită „Gloria” a declanșat ofensiva exploarații rezervelor de hidrocarburi din regiunea platformei conținătoare românești, urmată în anul 1980 de „Orizant 1”, ulterior de încă asemenea trei platforme, tot cu numele de Orizont, dar cu alte numere (II, III și IV)—construite în serie, din oțeluri foarte rezistente.

Dimensiunile platformei Orizont 1 sînt următoarele: lungimea 72 m, lățimea 41 m, înălțimea turlei de foraj 44 m, înălțimea picioarelor 122 m. Montarea picioarelor platformelor în adîncul mării se dirijează întotdeauna printr-un sistem de televiziune subacvatică. Din cabina de comandă de la etajul III se acționează asupra instalației hidraulice care ridică sau coboară nivelul cu aparatul de foraj spre a avea altitudinea de siguranță deasupra apelor mării. Platformele de foraj sînt prevăzute, cu cîte un elicopter.

Construcțiile de foraj marin sînt adevărate monumente de artă și tehnică, din ce în ce mai perfecționate, adaptate riguros la necesitățile de foraj și extracție dar și de confort, mergînd pînă la instalația de desalinizare a apei de mare. Văzute de aproape, impresionează, mai ales, prin formă și masivitate. Orizont 1 are marimea unui bloc de șase nivele, cu o greutate totală de 21 000 de tone, pînă la peste 6 000 m adîncime, ea face față la valuri de 12 m înălțime și vînturi de 161 km pe ora. Starea vremii nu este fără însemnătate în zona platformei continentale și mai ales în regiunea costală; pentru prevederea timpului s-a instalat pe platforma de foraj marin „Gloria” o stațiune meteorologică, dotată cu aparatură necesară pentru observații complexe, meteorologice și hidrologice (presiunea atmosferică, temperatura aerului și apei, direcția și viteza vîntului, caracteristicile valurilor și curenților marini, precipitații lichide și solide etc.). Tot pe platforma continentală, în larg, la 1,5 km de Mamaia s-a montat în iunie 1981 un turn pentru masuratori automate cu caracter oceanografic denumit „Tempo 1”. Semnul înnoirilor este vizibil preluîndu-se, pe fîrm ca și pe apele mării; valorificarea superioară cît mai eficientă a resurselor naturale marine deschide calea prosperității, prefigurînd temeiul viitorului la care țara noastră privește cu încredere.

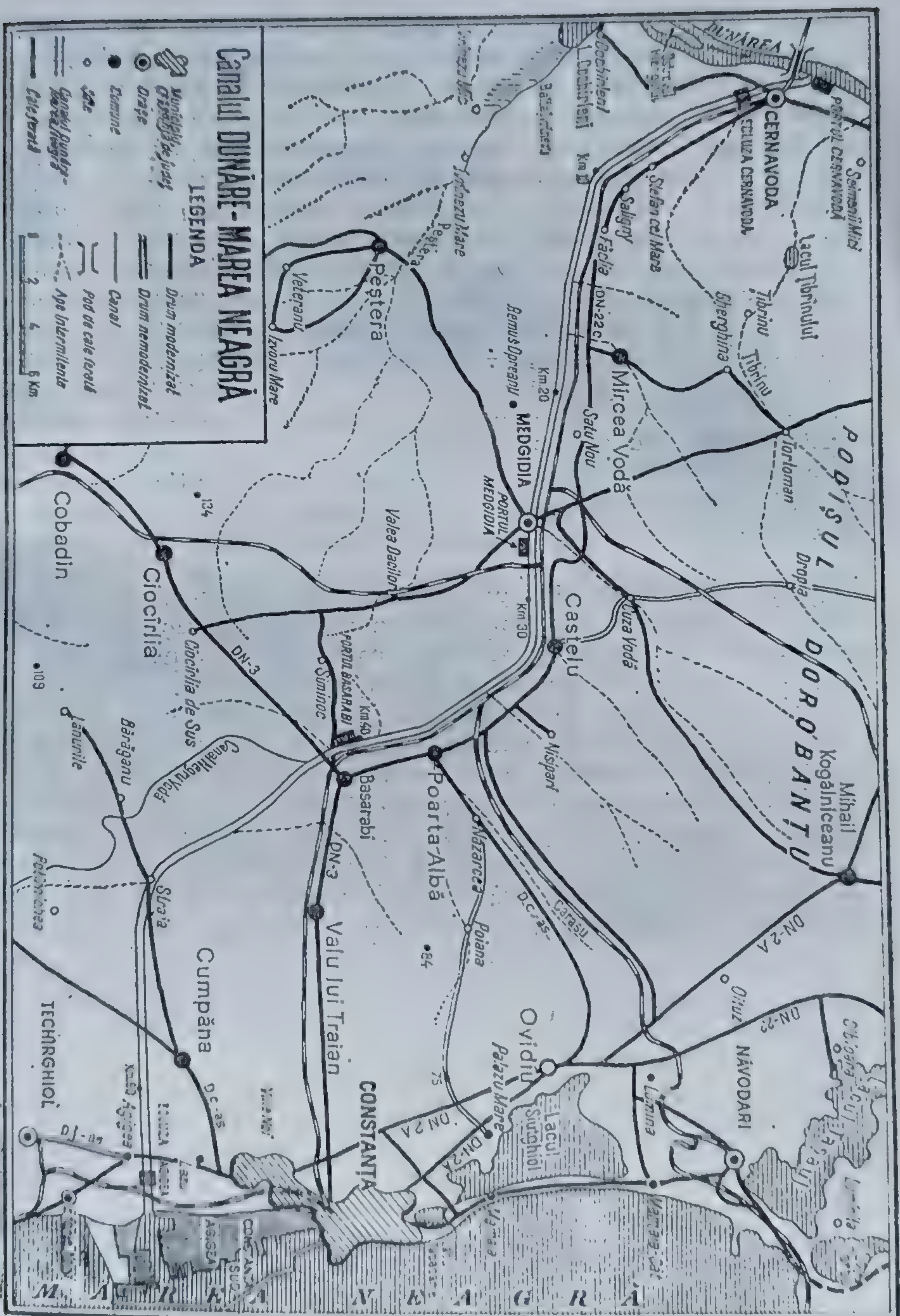
depus de specialiștii șantierului naval din Galați. Sînt platforme de foraj marin care sînt la suprafața din adîncurile pămîntului, de sub ape, aurul negru. Prima platforma marina petroliera lansată la apă în 1978, denumită „Gloria” a declanșat ofensiva exploatarii rezervelor de hidrocarburi din regiunea platformei conținutale românești, urmată în anul 1980 de „Orizant 1”, ulterior de încă asemenea trei platforme, tot cu numele de Orizant, dar cu alte numere (II, III și IV)—construite în serie, din oțeluri foarte rezistente.

Dimensiunile platformei Orizant 1 sînt următoarele: lungimea 72 m, lățimea 41 m, înălțimea turlei de foraj 44 m, înălțimea picioarelor 122 m. Montarea picioarelor platformelor în adîncul mării se dirijează întotdeauna printr-un sistem de televiziune subacvatică. Din cabina de comandă de la etajul III se acționează asupra instalației hidraulice care ridică sau coboară nivelul cu aparatul de foraj spre a avea altitudinea de siguranță deasupra apelor mării. Platformele de foraj sînt prevăzute, cu cîte un elicopter.

Construcțiile de foraj marin sînt adevărate monumente de artă și tehnică, din ce în ce mai perfecționate, adaptate riguros la necesitățile de foraj și extracție dar și de confort, mergînd pînă la instalația de desalinizare a apei de mare. Văzute de aproape impresionează, mai ales, prin forma și masivitate. Orizont 1 are marimea unui bloc de șase nivele, cu o greutate totală de 21 000 de tone, pînă la foraj la peste 6 000 m adîncime, ea face față la valuri de 12 m înălțime și vînturi de 161 km pe ora. Starea vremii nu este fără însemnătate în zona platformei continentale și mai ales în regiunea costală; pentru prevederea timpului s-a instalat pe platforma de foraj marin „Gloria” o stațiune meteorologică, dotată cu aparatura necesară pentru observarea complexă, meteorologică și hidrologică (presiunea atmosferică, temperatura aerului și apei, direcția și viteză vîntului, caracteristicile valurilor și curenților marini, precipitații lichide și solide etc.). Tot pe platforma continentală, în larg, la 1,5 km de Mamaia s-a montat în iunie 1981 un turn pentru măsuratori automate cu caracter oceanografic denumit „Tempo 1”. Semnul înnoirilor este vizibil preînțîndeni, pe țărîm ca și pe apele mării; valorificarea superioară cît mai eficientă a resurselor naturale marine deschide calea prosperității, prefigurînd temeiul viitorului la care țara noastră privește cu încredere.

(O nouă cale fluvială — de respirație a Dunării — se deschide între Cernăvodă și Agigea, prin partea centrală a Dobrogei de podis, navigabilă pentru vase de transport de mare tonaj și de pasageri, constituind o dublură artificială a celei naturale dintre Cernăvodă și Suțina — lungă de 320 km. Aceasta realizare care va scurta considerabil drumul spre Marea Neagră, îmbogățită cu numeroase construcții urbane, în paralel cu artera de circulație rutieră și feroviară, vorbește convingător de marile transformări petrecute în structura unor locuri care pînă acum citeva decenii în urmă constituiau zona greu încercată de secetă, cu vegetație de stepă, unde tîrmele de animale umblau meru după apă, iar așezările omenești, rare și saracacioase, aduceau aminte de marginea unui desert.

Traseul canalului, grandioasa operă a genului românesc, lung de 64 km, lat pînă la 500 m și cu adîncimea maximă de 73 m (în sectorul Basarabi) se desfășoară mai întîi pe valea cu profil evoluat a râului Carasu, apoi pe o cumpănă de apă și mai departe prin sectorul nord-estic al Podișului Cobadin pînă la Mare. Lărgimea vîii Carasu a făcut pe unii oameni de știință din trecut să o considere ca un vechi brat al Dunării spre Mare, dar cercetările ulterioare nu au putut confirma aceasta ipoteză. O încercare de a efectua asemenea construcții a mai existat după al doilea război mondial, însă nu a dat rezultate. Construcția complexului hidro-energetic s-a făcut în urma studiilor geologice întreprinse de cercetători, după 1950, asupra Dobrogei în general și a Dobrogei de Sud în special. Operațiunile de adîncire și lărgire a vîii pe unele locuri au fost deosebit de dificile. Unde natura vîii, destul de aspră, nu a ajutat traseul, sculptarea s-a efectuat, ca în jumătatea estică, metru cu metru cub în pătura de loess și apoi în calcar, rele sarmatice carstificabile, totuși cerînd un efort titanic; privind-te bucuri de marea nouă peisaj și înțelegi cum s-au produs



Canalul Dunăre—Marea Neagră (după I. Chiru, revista „Terra”, nr. 1, 1981)

schimbările. A fost necesară excavarea în total a circa 300 milioane de metri cubi de rocă, în mulți ani de muncă, echivalentul ca volum al unui masiv muntos. Capetele — dinspre Dunăre — la Cernavodă și dinspre Mare la Agigea — ale acestei artere fluviale sînt prevăzute cu ecluze. Stăvilarele uriașe puse în calea apelor dau posibilitatea de reglare a regimului fluvial în drumul spre Mare, într-o curgere domoală fără denivelări bruște. Apele îmbilinate între malurile prinse cu întărituri de beton, piatră și fier pozite între maluri, fără să se reverse din marca făcută de om, își păstrează rolul lor economic și marea nesfîrșită. Ecluza de la Agigea cu două porturi, unul în aval și altul în amonte, cu cheiuri largi, solid construite, își deschid fețele spre apele Mării și canalului, dar și spre orizontul colorat al întinderilor dobrogene ocupate de livezi și culturi de cereale. E o lume care te ademenește, suprapusă unui cîmp al singurătății, trezit din amorie, o natură tristă odinioară care astăzi pare că-ți vorbește.

Zona canalului a adus, peste liniștea profundă, vîltoarea vieții, care învaline art meleașurile Podișului Dobroanți din nord cîr și cele ale Podișului Cobadin din sud. Flora, fauna și chiar topoclimatul nu prea variate au înregistrat și ele schimbări în zona respectivă. Mlaștinile au fost secate, locul lor fiind luat de arătură, gropile asanate, iar arterele de irigație pornesc din canal spre înviorarea și împropășirea cîmpurilor.

Pe marginile noului braț al Dunării așezările omenești care au început secole de-a rîndul devin centre prospere, cu dezvoltare economică și social-culturală impetuoasă, intrînd în circuitul noilor orașe-porturi : Cernavodă, Medgidia, Basarabi, Agigea.

Așezată în vadul făcut de confluența râului Carasu cu Dunărea Cernavodă, alădă un sat bătrîn fără nici o însemnătate deosebită, apară azi cu un areal în care se îmbina viața portuară cu cea industrială. Amplasarea i-a favorizat existența, ceea ce a făcut ca orașul să aiba, în decursul timpurilor istorice, diferite funcții și în special strategia și de schimb. Numele-i vine din adîncul istoriei centralizînd un mod de comportare aparte. Pe vremea romanilor era cunoscut sub numele de Axiopolis, în timpul stăpînirii turcești de Bogazchioi, ceea ce însemna „Satul de la vîrsare”, numele de Cernavodă îi vine de la rîu, fiind traducerea hidronimului Carasu (denumire turcească). Descoperirile arheologi-

ce de dată recentă au dovedit existența unor așezări omenești încă din paleoliticul mijlociu. Dezvoltarea în timp este foarte sinuoasă, înregistrând salturi și decăderi de la oraș, pe vremea romanilor, la sat în vremurile ocupației turcești. După 1950 vechiului târg prăfuit și fără străzi asfaltate i se adaugă „orașul nou” în partea estică, se reface cel vechi și prinde contur peisajul industrial îmbogățit substanțial, se reface și modernizează Fabrica de ciment, iau naștere alte întreprinderi — cu deosebită pondere — Uzina nucleară — ca și multe unități prestatoare de servicii. Activității culturale i s-a asigurat o bună bază materială. O componentă importantă a orașului o constituie și aceea de nod hidroenergetic. Prefacerile rapide, se relevă și în numărul populației care a crescut simțitor odată cu apariția și intensificarea noilor funcțiuni, de la 5 819 în 1948 la 12 882 în 1981 (1 iulie).

Medgidia. Un al doilea port din Complexul hidroenergetic și de navigație Dunărea—Marea Neagră este *Medgidia* — așezare, veche pe partea stângă a văii Carasu, cunoscută cu multe secole înaintea erei noastre, după cum arată rezultatele recente ale cercetărilor arheologice. Funcționează ca așezare urbană — târg de cereale și de vite — din evul mediu. „Dintre târgurile dobrogene, documentat pînă azi cel mai vechi și mai vestit pentru bîlciul (*panair*), a cărui tradiție a dăinuit multă vreme a fost de departe cel de la Carasu. Localitatea, așezată la intersecția multor drumuri naturale ale provinciei, a atras atenția sultanului Mahmud I ; el a pus să se construiască pe dealul Panairului (de unde și numele bîlciului) în apropiere de așezarea tătarească, mai multe dughene și bazaruri unde, o dată pe an, primăvara, veneau negustorii din Turcia și din provinciile dunărene, cu mărfurile lor. Comunicațiile erau înlesnite de navigabilitatea văii Carasu care de la Cernavoda (Bogazchioi) permitea caiacelor să intre pînă aproape de locul bîlciului.

Tranzacțiile făcute trebuie să fi fost destul de mari, mai ales după ce, în cinstea sultanului Abdul Medgid, s-a fondat orașul care-i poartă numele — *Medgidia* — întrucît pe tot timpul bîlciului, adică două săptămîni, tribunalele de comerț din Tulcea și Constanța își mutau sediile în această localitate“.¹

¹ Adr. Rădulescu, I. Bitoleanu, *Istoria românilor dintre Dunăre și Mare. Dobrogea*, Edit. științifică și enciclopedică, 1979, pp. 203—204.

Medgidia, pășind pe calea procesului revoluționar din țara noastră, și-a schimbat complet aspectul devenind un centru urban important potrivit poziției și funcțiilor sale de oraș-port. Principala coordonată a orașului, afară de cea portuară este cea industrială. Tabloul industrial este reprezentat prin importante obiective cu profiluri diferite dintre care menționăm: Întreprinderea mecanică de utilaj Medgidia (înființată în 1951), Fabrica de ciment (care a luat ființă în 1949) valorifică materia primă din carierele locale; pe lângă acestea funcționează din 1967 și instalația de azbociment, Tăbăcăria — provenită dintr-un atelier meșteșugăresc. Totodată s-au dezvoltat importante capacități ale industriei alimentare, cum este Întreprinderea de morărit, iar în legătură cu dezvoltarea suprafețelor viticole și pomicole — Centrul de vinificație și depozitare.

Dezvoltarea economică și în special puternica industrializare a determinat modernizarea urbanistică, schimbarea înfățișării edilitare. Numai în ultimii ani au apărut, lângă vechiul târg refăcut, noi cartiere care au mărit considerabil perimetrul orașului fără să mai luăm în considerație cele două zone industriale. Concomitent s-a mărit și numărul populației dela 6 906 locuitori în 1948, la 44 518 în 1981, demonstrând vertiginoasa sa înflorire.

Portul Basarabi — provenit dintr-un sat, în care agricultura deținea cea mai mare pondere, este în continuă dezvoltare spre a deveni un important centru economic.

*

* *

Influența acestei vaste artere fluviatile se întinde pînă departe, revitalizînd întreaga regiune traversată. În locul ușoarelor caiacuri de altădată de pe Carasu, pe valea aceleiași ape, vor trece vapoare de zeci de mii de tone.

Comparînd cele două fețe — trecutul cu prezentul — te întrebi: ce s-a schimbat aici și cînd?

POPAS ÎN BĂRĂGANUL DE IERI ȘI DE AZI

Un timp nou a revărsat lumina asupra Cîmpiei Bărăganului¹ înscriindu-l pe linia transformărilor care au loc în viața societății noastre, a ritmului profund, impetuos, de dezvoltare pe care-l cunoaște țara în toate domeniile. Bărăganul a intrat în literatură prin lucrări cu referiri directe ca cea a lui Al. Odobescu¹, C. Sandu-Aldea², Panait Istrati³ și altele, iar în știință, cu precădere în geografie, prin lucrarea lui Emm. de Martonne intitulată „La Valachie” apărută în 1902 și mai ales a lui G. Vâlsan — „Cîmpia Română” apărută în 1915, unde peisajului i se rezervă capitole speciale; la acestea se adaugă studiile unor geologi ori agronomi (Gr. Ștefănescu, L. Mrazec, Gh. Munteanu-Murgoci, C. Alimănișteanu, I. Atanasiu, P. Enculescu, A. Pană, P. Petrescu, R. Sevastos etc.).

Bărăganul lui Odobescu și Istrati a devenit o amintire. Poate că nici una din regiunile de cîmpie ale țării noastre nu a impresionat mai mult — cîndva — pe oamenii de litere ca stepa Bărăganului. Din suita imaginilor discontinui se desprinde atmosfera specifică „Cîmpului liniștei”. Episoadele evocatoare sînt multe, ele prind peisajul înfrînt sub aripa timpului. Schimbarea destinului de pîrloagă reprezintă munca multor generații urgite.

Prozatorul Ion Istrati impresionat de specificul Bărăganului și legînd diferite momente între ele reînvie ambianța de altă dată... „îl știam încă de mult din descripția picturală a lui Odobescu, pe cînd era sub imensa cupolă celestă înfierbîntată de

¹ Topicul Bărăgan” este vechi, de „origine populară”; se atribuie ori-cărei „cîmpii întinse și necultivate”, după cum arată Emm. de Martonne și G. Vâlsan.

² Al. Odobescu, *Pseudokynegetikos*.

¹ C. Sandu-Aldea, *Pe drumul Bărăganului*.

² Panait Istrati, *Ciulinii Bărăganului*.

soare torid, populat de dropii. Și-l știu de asemeni din „Ciulinii Bărăganului” lui Panait Istrati, când pe întinsoarea lui pustie — doar ici și colo vegheată de cocostîrcii scheletici ai unor răzlete fîntîni cu cumpănă, cu apa în ele bîhlită, sălcie și puțină și cu izvoarele sleite — vîntul fugărea în vîrtecușuri dîndu-le de-a dura rotanele ghimpoase ale spinilor hoinari și netrebnici... E mult și nu e prea mult de atunci!...

Eu, unul, ca atîția alții, desigur, am fost nu demult în acest Bărăgan al împlinirilor noastre socialiste și pretind a crede că atîta cît mi-au îngăduit timpul, puterile și împrejurările — am luat cunoștință de adîncă schimbare de destin a acestor locuri”¹.

Astăzi vînturile violente nu mai mătură nisipul dunelor ca în Sahara și ciulinii ducîndu-i dintr-o parte în alta, bordeiele săpate în pămînt au dispărut, iar drumurile prăfoase de transhumanță ale turmelor de oi bîrsane s-au șters rămînînd doar în „au fost odată”. Din ceea ce a existat cîndva i-a rămas doar topicul (Bărăgan) devenit cu valoare universală, movilele funerare, ori cele care marchează hotarele moșilor, fîntînile cu cumpănă apărînd foarte rar pe întinsul desfășurat parcă la nesfîrșit. Ca întindere teritorială Bărăganul este acea parte a Cîmpiei Române încadrată între culoarul de luncă al Dunării la sud și la est, lunca Siretului la nord, iar la vest vine în contact cu cîmpiile Gherghiței, Vlăsiei și Mostiștei. În interiorul acestor limite se află mai multe subunități, deosebindu-se unele de altele mai ales prin poziție, dar cu aceleași caractere generale specifice Bărăganului. În partea nordică se află Cîmpia Brăilei (Bărăganul de Nord) continuată spre vest dincolo de valea rîului Buzău cu Cîmpia Rîmnicului și Cîmpia Buzăului. Între văile Călmățui și Ialomița se întinde Cîmpia Padinei (Bărăganul de Mijloc), iar la sud de culoarul de luncă al Ialomiței, pînă în cel al Dunării, se desfășoară Cîmpia Ciulniței (Bărăganul de Sud).

Făcîndu-i înconjurul ori străbătîndu-l de la vest la est prin partea de mijloc, pe calea ferată ori șosele, ai în față tabloul unei geografii remodelate, cu totul noi. Cine îl vede azi nu-și poate imagina cum era altădată, nu mai departe în deceniile 1—3 ale secolului nostru. Cel mai autorizat și veridic tablou este cel prezentat de geograful francez De Martonne — primul cercetător al Cîmpiei Valahiei — care considera „Bărăgan” numai partea cuprinsă între Ialomița și Dunăre, deși nici celelalte părți de la nord, din limitele arătate mai sus, nu se deosebeau. Iată cum descrie el, ca geograf, Bărăganul de la începutul primului deceniu al secolului nostru: „Este suficient să treci Argeșul pentru a intra într-o re-

¹ I. Istrati, *Bărăganul*, „România Liberă”, 28. IX. 1974.

giune complet diferită, venind dinspre vest. Bărăganul este tipul cel mai perfect din aceste regiuni desmoștenite, care caracterizează părțile joase și situate la est de terasele deluviale. Toate condițiile fizice sînt reunite pentru a face din cîmpia cuprinsă între Ialomița și Dunăre o veritabilă stepă... Vînturile teribile care se declanșează pe aceste cîmpii ridică în timpul iernii furtuni de zăpadă iar vara uragane de praf, încărcături, care dealtfel mutilează regiunea și fac existența imposibilă. Singurele plante ce pot să prospere: gramineele mari, ce cresc la primele ploi de primăvară, plante cu bulbi care dau frunze și flori în cîteva luni, compozee cu tijele înalte, plante spinoase sau cu puf, capabile de a înfrunta seceta. Aceasta este însă, sînt cîteva ani de atunci, singura vegetație a Bărăganului. În timpul iernii haitele de lupi flămînde parcurg solitudinile, acoperite de covorul de zăpadă, terorizînd ciobanii transhumanți care duc turmele lor aproape de Dunăre, sau pe călători obligați să traverseze acest deșert..."¹.

Partea de la nord de rîul Ialomița, De Martonne o numește terasa Buzăului „o nouă regiune la fel de originală” spune el, zonă cu numeroase lacuri cu apă dulce ori sărată, drenată de rîurile Buzău și Rîmnic. Caracterele fizico-geografice sînt aceleași, „stolurile de corbi se ridică la fiecare clipă pe aceste întinse deșerturi... În timpul primăverii și toamnei stolurile de păsări migratoare traversează, în linie dreaptă, cîmpia uscată sau înverzită... Cu văile ei puțin sculptate în loess și aproape toate lipsite de apă curată, cu lacuri mlăștinoase în locurile cu apă puțin adîncă, terasa Buzăului dă impresia unei regiuni unde toate forțele naturale sînt ca adormite” (pag. 91).

În perioada la care se referă De Martonne — sfîrșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea — populația era foarte rară; așezările omenesti se găseau doar în lungul Ialomiței și Dunării, în rest cîteva sate, iar din loc în loc hanuri, popasuri pentru poștalioane, țigani nomanzi și păstori transhumanți; apă, puțin potabilă, se scotea cu burdufuri, din fîntîni adînci, săpate în loess, iar ca adăpost bordeie aproape pretutindeni.

Înmulțirea populației, nevoia de terenuri agricole, face ca G. Vâlsan, în 1915, să prezinte Cîmpia Română orientală „stepă bine definită” sub care înțelege tot Bărăganul, nu numai partea de cîmpie de la sud de Ialomița în sensul lui De Martonne. „Acum marile turme de oi, corturile țiganilor și înceata căruță acoperită cu coviltir a vînătorilor de dropii au pierit pentru totdeauna...

¹ Emm. de Martonne, *La Valachie essais de monographie géographique*. Librairie Armand Colin, 1902, Paris, pp. 186—187.

pîlcuri de salcîmi se adună în jurul gărilor și satelor, care încep a se înfiripa, iar frumoasele compozee și graminee sălbatice care provocau admirația călătorilor nu mai erau decît în lungul șanțurilor și drumurilor¹.

Este perioada de început a destelenirii, pe ici pe colo a Bărăganului. Fenomenul de transhumanță se restrînge, așezările omenești se înmulțesc, dar agricultura se practică tot în mod rudimentar. După primul război mondial se face o expropriere a latifundiarilor și o împrăștiere a țăranilor, cu această ocazie se dă pămînt în Bărăgan și moșilor din Munții Apuseni care nu stau decît un an sau doi, căci neavînd locuințe și nici cu ce lucra pămîntul, se întorc de unde au venit. Dealtfel, situația era generală, lipsa uneltelor, povara dărilor mari, secetele ca și alte calamități au făcut ca înfățișarea veche a Bărăganului să persiste decenii la rînd. Pîrloaga predomina în cele mai multe părți, vîntul împrăștia pînă departe nisipul dunelor, ridicîndu-l în trombe, stolurile de ciori poposeau în semănături și doar turmele de oi însetate aveau cu ce se hrăni. În trecutul depărtat și chiar în cel apropiat de anii socialismului Bărăganul a fost o cîmpie goală, secetoasă, supusă condițiilor climatice nefavorabile. Împrejurările diferitelor perioade istorice l-au lăsat „natural”.

Adîncul pămîntului — structura geologică — era aproape necunoscut, existau unele tatonări, incertitudini. Avea să fie nevoie de multe zeci de foraje și studii speciale de geofizică pentru a cunoaște ce este în interior, cum este soclul și cuvertura formațiunilor geologice. Pînă spre finele deceniului al cincilea al secolului nostru, singurul foraj care se executase era cel de la Mărculești (în anul 1896), care nu depășise formațiunile cretacice, ceea ce nu putea da nici un fel de indicații cu privire la resursele naturale. Sondajul de la Mărculești, considerat sondaj de adîncime, a fost făcut pentru căutarea apei potabile și a ajuns doar pînă la 783 m. Din trecut se desprind doar două, trei figuri care amintesc de geologia Bărăganului, cum este cea a lui L. Mrazec și mai ales cea a lui Gh. Munteanu-Murgoci, care i-a consacrat cîteva lucrări². Geologul D. M. Preda, în 1937, spunea despre Gh. Munteanu-Mur-

¹ G. Vâlsan, *Cîmpia Română*, Buletinul societății Române de geografie, 1915, București, p. 353.

² Gh. Munteanu-Murgoci, *Revizuirea structurii și morfologiei Bărăganului*, Rap. act. Inst. Geol. Rom. 1915, București, 1924.

— *Cîteva date asupra albiilor și movilelor Bărăganului*, Bulet. Soc. Științe din București. A. XVI. 1907.

— *Cronurile și movilele Bărăganului*, Semănătorul. An. II, 1907, București.

— *Bărăganul* (Geologie, hidrologie, soluri), manuscris nepublicat.

goci următoarele : „Născut sub cerul contradictoriu al Bărăganului, Murgoci a cuprins în spiritul lui de pătrundere a faptelor o învolburare ardentă și o intuiție nesilită din domeniul fenomenelor naturale”¹.

Viața specifică a Bărăganului

Intensificarea prospecțiunilor geologice sistematice, de dată recentă, a condus la îmbogățirea cunoștințelor privind resursele naturale ale subsolului. Forajele săpate la mare adâncime au scos în evidență natura structurii geologice, soclul și cuvertura sedimentară. În cea mai mare parte structura geologică a Bărăganului este aceeași ca și a Cîmpiei Române, numită în termeni geologici „Platforma Valahă”.

În faza actuală de cunoaștere se știe că fundamentul Bărăganului — soclul — este alcătuit în cea mai mare parte din șisturi cristaline, în sud-vest străbătute și de masive granitice, iar în partea de nord-est din șisturi verzi, prelungirea celor din zona centrală a Dobrogei, punerea în loc producându-se în ambele sectoare în orogeneza baicaliană. Cuvertura sedimentară așezată peste soclul rigid, care a fost peneplenizat în decursul timpurilor, s-a format în mai multe cicluri de sedimentare ; datorită mișcărilor de basculare ale soclului apele mărilor s-au retras și înaintat în diferite rînduri de pe soclu. În total — după cum arată cercetările geologice — au fost patru ample cicluri de sedimentare. Prima oscilație negativă, de mari proporții — când a început sedimentarea — s-a produs în Ordovician (Paleozoic), după care regiunea a fost exondată ; a doua transgresiune a avut loc între Permian și Triasic, a treia, între Dogger și Cretacic, iar a patra între Tortonian și Cuaternarul inferior — când s-a produs sedimentarea neozoică. (V. Mutihac, 1973). După consolidarea regiunii, încă din primele timpuri ale Paleozoicului, ea a fost larg compartimentată de diferite sisteme de falii ca urmare a mișcărilor care au avut loc în regiunile marginase, cuprinse în cadrul unor geosinclinale cum a fost mobilitatea carpatică. Așa este falia Fierbinți, interpretată ca interpusă între zona șisturilor verzi și restul regiunii ; dislocație de mare extensiune este prelungirea faliei Pecineaga-Camena (din Dobrogea) ca și altele. După cum arată V. Mutihac există unele ridicări și lăsări pe liniile de falii ; în sectorul Amara se află o zonă depresionară mărginită de ridicarea Țandărei în partea nordică și de ridicarea Călărași în cea sudică.

¹ D. M. Preda, *Zece ani de la moartea lui Murgoci*, în Buletinul Societății Române de Geologie, vol. III, 1937, p. 8.

Pînă în anii socialismului Bărăganul era considerat ca un ținut deosebit de sărac în resurse naturale ; nu-și putea nimeni imagina că în adîncurile acestei vaste stepe se află și „aurul negru“. Forajele executate au descoperit așa numitele roci-mamă de petrol, adică acumulări de hidrocarburi. Zăcămintele exploatabile, în formațiuni de diferite vîrste, sînt cantonate mai mult pe latura vestică și partea centrală a Bărăganului. Dintre acestea amintim cîmpurile petrolifere Urziceni—Bordei Verde, în exploatare, cu zăcăminte în marnele argiloase albiene mezocretatice, prelungite în aria Colelia—Grindu. Afară de acestea se exploatează în sectoarele Jugureanu, Ulmu, Oprișenești, Lișcoteanca, Spiru Haret, în perimetrul Ulmu aflîndu-se și gaze naturale.

Mediul Bărăganului s-a transformat ; în „stepa ciulinilor“ purtați de vînt în toate părțile se înalță turlele sondelor. A fost o luptă aspră cu elementele naturii. Speranțele din deceniul al cincilea al secolului nostru au devenit certitudini. Cariere de nisipuri și pietrișuri sînt deschise în multe locuri, în albiile rîurilor ori pe interfluvii. Astfel în cadrul Cîmpiei Hagieni, în regiunea Movila—Săveni, a început de cîțiva ani exploatarea nisipului pentru construcții. Loessul care acoperă întreaga suprafață a Bărăganului cu un strat gros, în unele locuri pînă la 40 m, se utilizează pe o scară mai restrînsă. În apropiere de localitatea Tăndărei s-a construit o fabrică de produse ceramice care utilizează loessul cu o textură mai fină, ce merge spre textură argilooasă.

Prospecțiunile geologice au detectat în multe locuri și ape cu calități minerale, care pot fi folosite în scopuri terapeutice. În trecut erau semnalate doar cele din lacul Amara și Balta Albă. Iată ce se cunoștea, în 1932, despre stațiunea Amara : „Locuințe se găsesc în cele cîteva case din jurul lacului și la țărani din satul Amara... sezon 1 iulie—30 septembrie“¹ ; despre Balta Albă se știa că este un lac sărat cu nămol și ape clorurosodice sulfatate. Cercetarea, evaluarea științifică și exploatarea acestei bogății a pus temelii unei largi deschideri pentru utilizarea lor.

Cercetările hidrobiologice întreprinse după 1960 au stabilit modul de formare și tipurile de lacuri din Bărăgan : lacuri amplasate în luncile rîurilor, lacuri în zonele de confluență și lacuri în forme depresionare, acestea din urmă fără scurgere. (Ar. Pricăjan, 1972). Analizele hidrochimice efectuate au evidențiat și gradul de concentrație a salinității (clorurat-sulfatate, bicarbonatate etc.). Valorificarea lacurilor sărate, îndeosebi, a introdus cîmpul Bărăganu-

¹ E. Țeposu, Val. Pușcariu, *România balneară și turistică*. Edit. Cartea Românească, București, 1932, p. 240.

lui „aparent lipsit de interes“ în circuitul turistic ; stațiunile pentru tratament ca și lacurile care oferă condiții de practicare a pescuitului de masă și sportiv atrag tot mai mulți turiști la sfârșit de săptămână. La acestea adăugând și turismul de tranzit spre Marea Neagră — ceea ce a făcut ca în locul hanurilor de odinioară să apară, în lungul drumurilor, forme moderne de cazare.

La calitățile apelor, căile comode de acces, punctele de agrement, se adaugă și condițiile climatice deosebit de favorabile pentru sezonul balnear ; durata anuală de strălucire a soarelui este dintre cele mai lungi din țara noastră, ridicându-se la 2 000—2 200 ore ; numărul mare de zile senine, cantitatea mică de precipitații, nebulozitatea redusă, toate favorizează practicarea diferitelor forme de turism (Octavia Șeitan—Bogdan, 1969). Unele stațiuni au devenit adevărate complexe balneo-turistice cum sînt cele de la Lacul Sărat, Amara etc. Au fost scoase în evidență existența unor izvoare minerale în localitatea Însurăței, apele avînd un debit de 280 metri cubi în 24 ore, apoi la Ciulnița, Perieți, Valea Ciorii, Dichiseni — izvoare minerale sulfuroase — iar la Ulmu se constată că cele trei izvoare au ape oligominerale. Multe din lacurile din cursul inferior al Buzăului și Ialomiței, cu proprietăți terapeutice, oferă pe lîngă nămol și posibilități de agrement. Pentru cura balneară cercetările efectuate de institutele de specialitate au determinat rezervele de nămol din lacurile Fundata, Cîineni, Movila Miresei, Potcoava etc.

Din lacurile Amara și Fundata se exploatează nămoluri terapeutice negre pelogene din care se fabrică produse Pell-Amar. Dezvoltarea stațiunii Amara a schimbat complet peisajul și vechiul sat omonim. În această regiune, generozitatea subsolului este folosită intens. Lacul Amara, cu o suprafață de circa 4,5 km și adîncime maximă de 2,50 m, a fost multă vreme ocolit de oameni, deoarece nu folosea la nimeni și la nimic. De prin 1905 începe să fie căutat de unii bolnavi, dar lipsa confortului, a medicilor a făcut să fie un punct greu accesibil și puțin vizitat. În prezent stațiunea balneoclimaterică Amara se situează printre cele mai renumite din țara noastră. Anual vin la tratament balnear mii de oameni. S-au construit și dat în folosință în ultimii ani noi pavilioane, s-a îmbogățit considerabil baza materială și a crescut numărul cadrelor medicale superioare și medii. Numai în anul 1978 au fost la tratament balnear peste 36 000 de persoane. Dacă lacul era altădată o paragină, cu limită foarte variabilă după anotimp, cu maluri supuse abradării, în noile condiții s-au efectuat lucrări de protecție, de consolidare pe o lungime de peste 1 000 m și de îndiguire de peste 800 m ; împădurirea laturii nordice și izo-

larea apelor lacustre de cele de precipitații din zonele marginase joase i-au stabilizat nivelul. Un lac fără însemnătate era considerat altădată și lacul Fundata, tot în bazinul Ialomiței, la vest de lacul Amara, cu o suprafață de 5 km p. ; prin lucrările de consolidare a malurilor i s-a creat o relativă stabilitate și în curînd va deveni o nouă stațiune balneară.

Lacul Sărat, întins pe 175 ha, din apropierea orașului Brăila, este cel mai vechi lac din Bărăgan folosit în scop terapeutic. În anii 1872, 1886, din cauza precipitațiilor scăzute perimetrul lacului s-a restrîns, ori chiar a secat complet. În 1955, Institutul de balneologie și fizioterapie din București a întreprins o serie de cercetări privind rezerva de nămol care a fost apreciată la circa 66 000 metri cubi. Pavilioanele balneare construite de curînd și lucrările de protecție a apei lacului au schimbat înfățișarea regiunii devenind astfel un important centru balneoclimateric. De o parte a lacului pădurea tînără umbrește vilele, iar de cealaltă parte se află cîmpul intens cultivat cu tot felul de cereale.

Limanele fluviatile din bazinul inferior al Buzăului, cu apele ascunse în stuărișuri, nu erau utilizate aproape deloc ; serveau doar la adăpatul turmelor și ca loc de popas păsărilor migratoare. A trecut mult timp pînă s-a înțeles rostul lor și la ce pot fi folosite. Înfățișarea era aceeași pentru toate lacurile Bărăganului, iar peștele nu era decît un aliment local. Flora și fauna existentă nu constituiau obiectul unei atenții speciale.

Astăzi, în urma unui întreg complex de măsuri, fiecare lac este cunoscut în amănunt și încadrat potrivit calității apelor sale, utilizate fie în scop agropiscicol, fie în scop terapeutic și turistic. Bunăoară lacul Cîineni (cu o suprafață de 75 ha), unul din limanele fluviatile situat pe partea stîngă a râului Buzău, este declarat stațiune balneoclimaterică, cu echipament modern, și căutat pentru calitățile terapeutice ale apelor sale. Studiile efectuate după 1960 au stabilit că rezerva de nămol din apa lacului (circa 2 450 000 metri cubi) se poate exploata cu ușurință. Lacurile clastocarstice din regiunea fără scurgere a Bărăganului, cum sînt Movila Miresii (180 ha), Plopul (300 ha), Ianca (330 ha) și altele, dintre Buzău și Călmățui, ca și cele dintre Ialomița și Călmățui, sînt supuse modificărilor antropice, ceea ce nu se putea concepe altădată.

Rîurile care străbat Bărăganul nu-și mai mîna nici unul astăzi apele prin vechile albii, la voia întîmplării. Ma'urile le-au fost îndiguite, meandrele tăiate, iar albiile adîncite. La periferia sudică, estică și nordică, Bărăganul este udat intens de apele care-l separă de celelalte regiuni. Datorită platitudinii cîmpiei, cursul

larea apelor lacustre de cele de precipitații din zonele mărginașe joase i-au stabilizat nivelul. Un lac fără însemnătate era considerat altădată și lacul Fundata, tot în bazinul Ialomiței, la vest de lacul Amara, cu o suprafață de 5 km p. ; prin lucrările de consolidare a malurilor i s-a creat o relativă stabilitate și în curînd va deveni o nouă stațiune balneară.

Lacul Sărat, întins pe 175 ha, din apropierea orașului Brăila, este cel mai vechi lac din Bărăgan folosit în scop terapeutic. În anii 1872, 1886, din cauza precipitațiilor scăzute perimetrul lacului s-a restrîns, ori chiar a secat complet. În 1955, Institutul de balneologie și fizioterapie din București a întreprins o serie de cercetări privind rezerva de nămol care a fost apreciată la circa 66 000 metri cubi. Pavilioanele balneare construite de curînd și lucrările de protecție a apei lacului au schimbat înfățișarea regiunii devenind astfel un important centru balneoclimateric. De o parte a lacului pădurea tînără umbrește vilele, iar de cealaltă parte se află cîmpul intens cultivat cu tot felul de cereale.

Limanele fluviatile din bazinul inferior al Buzăului, cu apele ascunse în stufărișuri, nu erau utilizate aproape deloc ; serveau doar la adăpatul turmelor și ca loc de popas păsărilor migratoare. A trecut mult timp pînă s-a înțeles rostul lor și la ce pot fi folosite. Înfățișarea era aceeași pentru toate lacurile Bărăganului, iar peștele nu era decît un aliment local. Flora și fauna existentă nu constituiau obiectul unei atenții speciale.

Astăzi, în urma unui întreg complex de măsuri, fiecare lac este cunoscut în amănunt și încadrat potrivit calității apelor sale, utilizate fie în scop agropiscicol, fie în scop terapeutic și turistic. Bunăoară lacul Cîineni (cu o suprafață de 75 ha), unul din limanele fluviatile situat pe partea stîngă a râului Buzău, este declarat stațiune balneoclimaterică, cu echipament modern, și căutat pentru calitățile terapeutice ale apelor sale. Studiile efectuate după 1960 au stabilit că rezerva de nămol din apa lacului (circa 2 450 000 metri cubi) se poate exploata cu ușurință. Lacurile clastocarstice din regiunea fără scurgere a Bărăganului, cum sînt Movila Miresii (180 ha), Plopul (300 ha), Ianca (330 ha) și altele, dintre Buzău și Călmățui, ca și cele dintre Ialomița și Călmățui, sînt supuse modificărilor antropice, ceea ce nu se putea concepe altădată.

Rîurile care străbat Bărăganul nu-și mai mîină nici unul astăzi apele prin vechile albii, la voia împlinirii. Ma'urile le-au fost îndiguite, meandrele tăiate, iar albiile adîncite. La periferia sudică, estică și nordică, Bărăganul este udat intens de apele care-l separă de celelalte regiuni. Datorită platitudinii cîmpiei, cursul

inferior al rîu'ui Buzău, cu albia adîncită în cuvertura de loess cuaternar, prezintă o mare mobilitate laterală și un accentuat grad de meandrare (coeficientul se ridică la circa 22), ceea ce face ca apa să se împrînză simțitor în timpul verii sub arșița soarelui. Condițiile climatice din bazin imprimă Buzăului, în bună parte, un regim torențial, îndeosebi la viiturile de primăvară, fapt care se reflectă și în pendularea cursului inferior ; bunăoară, în anul 1969, Buzăul, silit de o viitură, s-a deplasat cu aproape 20 km de la vechea albie minoră, între localitățile Dedulești și Maraloiu. Asemenea viituri s-au înregistrat și în alți ani, îndiguirile din ultimele decenii dintre Nisipuri — Făurei, Maraloiu — Grădiștea — Șuțești, ca și cele din Cîmpia Siretului inferior au ferit regiunea limitrofă de pacostea revărsărilor. Rectificările efectuate pe Buzău în 1979, pe circa 70 km lungime, i-au statornicit albia, iar cea mai mare parte din apă a fost îndrumată pe canalele de irigație. Apele fiind stăpînite, inundațiile catastrofale s-au potolit, obținîndu-se totodată circa 50 000 ha teren arabil bun pentru culturi'le agricole.

Călmățuiul, care-și desfășoară cursul pe circa 145 km și cu o suprafață a bazinului de 820 km p, este cea mai tipică apă a Bărăganului. Își are izvoarele în cadrul cîmpiei, în apropierea localităților Stîlpu — Costești — Țintești ; panta redusă și cursul foarte sinuos au determinat și colmatare accentuată, ceea ce a dus la nașterea a numeroase lăculețe care se înșiră ca mărgelele pe apă. Profilul transversal, larg, al văii contrastează puternic cu debitul redus supus fluctuațiilor climatice. Lucrările hidrotehnice de regularizare a cursului și irigare, înfăptuite recent — tăierea meandrelor, îndiguirea maluri'or, adîncirea albiei — au scos de sub inundații circa 30 000 ha terenuri agricole, ceea ce a avut o sensibilă influență în economia regiunii. Pămînturile nisipoase din bazinul Călmățuiului — dunele — au căpătat apă și au devenit terenuri fertile, cîndva sub comanda vîntului care le mîna nisipul dintr-o parte în alta.

Rîul Ialomița străbate Bărăganul de la vest la est pe o lungime de circa 200 km. Valea largă, dezvoltată în depozitele loessoide și argiloase cu pantă slabă, permite existența unui mare coeficient de meandrare. În urma unor amenajări hidrotehnice s-a ridicat valoarea productivă a luncii și a terasei inferioare. Valea Ialomiței a fost calea de intrare în lumea Bărăganului drenîndu-l prin partea centra'ă și mai departe spre Dunăre. În locul drumului de trashumanță îngust și de pe care se ridica praful pînă în înaltul cerului se desfășoară astăzi o cale ferată electrificată și o șosea modernizată (E 15) ; în vadul dunărean unde trecerea

se făcea cu un pod de lemn plutitor tras dintr-o parte în alta, sau cu barca, de curînd noul pod din fier și beton arcuit peste fluviu înlătură orice fel de dificultăți din calea traficului rutier.

Iazurile construite în Valea Jigălia (pe care se presupune că s-ar fi dirijat un vechi braț al Dunării) au scos-o din amorțire, înviorînd și versanții prin sporul de umiditate. Bărăganul din totdeauna a suferit din cauza perioadelor lungi de uscăciune și a secetelor, care durează între 12 și 20 zile, fapt ce i-a imprimat caracterul de stepă. Pe versantul drept al Călmățuiului și Ialomiței ierburile cîmpurilor și nisipurile stăpîneau întinderile. Pentru a-i schimba fața, spre a trece la o agricultură intensivă, erau necesare studii cu caracter climatic, hidrologic și pedologic, de legarea științei cu viața specifică a Bărăganului. Solurile — cu mici excepții — erau bune pentru tot felul de culturi agricole, dar le lipsea apa în perioadele călduroase. Cea mai mare întindere o ocupă cernoziomul (circa 75%) cu toate varietățile sale: cernoziomurile levigate castanii, ciocolatii, carbonatice, freatic umeze cu mare fertilitate etc. Roca mamă pe care s-au format este loessul, rocă cu mare porozitate, infiltrația pe verticală ușoară permițînd o circulație bună, ceea ce ar însemna că are apă, dar existînd întinse cîmpuri cu caracter endoreic apa ploilor se infiltrează. În perioadele lungi de secetă, cu insolație puternică, apa se evaporă și nu folosește plantelor. Afară de cernoziomuri sînt și solurile azonale — soluri tinere de luncă și aluviuni, din lungul rîurilor cu bună fertilitate, datorită umidității și conținutului satisfăcător de substanțe nutritive, apoi solonceacurile cu 1—1,5% săruri — și solonețurile cu răspîndire insulară în zonele depresionare, fără drenaj, cu procent ridicat de săruri care au o fertilitate slabă, unde sînt necesare amendamente cu conținut de substanțe neutralizante pentru sare. Dar problema alimentării cu apă potabilă a cîmpurilor și pentru necesitățile tehnice ale întreprinderilor care aveau să apară pe alocuri, cît și pentru excesul de umiditate trebuiau efectuate lucrări de îmbunătățiri funciare pe baze științifice. În acest scop s-au instalat, mai întîi de către Institutul Meteorologic, o serie de stații meteorologice, începînd încă din anul 1945, în cele mai reprezentative locuri: Fetești (1945), Viziru (1947), Afumați (1950), (tot în această din urmă localitate se înființează în 1950 și Observatorul de fizică a atmosferei), Lehliu (1951), Făurei (1952), Fundulea (1959), Chiscani (1962), Dîlga (1963), Brăila, Slobozia și Armășești (1960).

Pentru studiul condițiilor climatice Bărganul este înzestrat astăzi cu 25 stații și peste 80 de posturi meteorologice¹. S-au făcut observații asupra temperaturii solului, a cantităților de precipitații, inclusiv a stratului de zăpadă și asupra altor elemente climatice cu însemnătate regională. Efectuarea unor profile topoclimatice de către specialiști au scos în evidență multe din caracteristicile Bărganului. Așezat într-o răspîntie climatică, îndeosebi zona interioară, el oferă însemnate contraste în regimul temperaturii. În timpul iernii invaziile de aer rece fac ca temperatura să coboare sub -30° (minima absolută fiind de $-33,2^{\circ}$ C, 1963 la Budești) ceea ce determină înghețuri de durată, cu zăpezi viscolite năprasnic de Crivăț, pe cînd vara suprafața activă se încălzește foarte puternic. S-a constatat că radiația solară — principalul factor genetic al climei — are valori anuale de circa 125 K cal/cm^2 suprafața orizontală cu 90 K cal/cm^2 în perioada caldă a anului. Media anuală de temperatură a aerului variază între 10° C și 11° C, iar a solului între 12° C și 13° C. Dealtfel, nici nu bănuiești că în Bărgan s-a realizat maxima absolută pe țară — la Ion Sion lîngă localitatea Rîmniceul — de $44,5^{\circ}$ C la 10 august 1951 și pe sol de $68,6^{\circ}$ C la Mărculești în ziua de 16 iulie 1966.

Regimul precipitațiilor de care ține în bună parte vegetația prezintă o mare variabilitate pe firul timpului și în extensiunea spațiului. În unele perioade secetoase sumele anuale de precipitații au ajuns sub 300 mm, în altele — dar foarte puține — au trecut de 750 mm. În general, cantitățile medii anuale de precipitații sînt reduse, variînd între 450 și 500 mm, ceea ce nu a îngăduit dezvoltarea masivă a vegetației forestiere. Tabloul climatic al Bărganului se prezintă relativ uniform, dar superlativelor climatice sînt răspunzătoare de structura peisajului, mărturisind nestatornicia vremii. Valoarea precipitațiilor care scad ușor de la vest la est reflectă ridicarea gradului de continentalism în funcție de circulația generală a atmosferei, de cea a centrelor dinamice și de situația barică.

Studiile climatice generale ori speciale au dat posibilitatea luării unor măsuri cu caracter practic privind preîntîmpinarea brumelor tîrzii și timpurii, înghețurilor, viscolelor, fenomenelor de uscăciune și secetă, excesului de umiditate etc. Diferitele cercetări și mai ales studiul climatic complet al Bărganului realizat de Octavia Bogdan (1980) au arătat că nu se pot întreprinde

¹ Octavia Bogdan, *Potențialul climatic al Bărganului*, Edit. Academiei R.S.R., București, 1980.

lucrări agrotehnice, de sistematizarea teritoriului, de construcții, drumuri și poduri, telecomunicații, electrificare, culturi duble timpurii și târzii, uzini eoliene, irigații, canalizări și chiar așezări umane fără cunoașterea particularităților climei locale. În cadrul Bărăganului analiza factorilor naturali a scos în evidență potențialul de fertilitate al solurilor, dar cu o repartiție a apei nesatisfăcătoare.

„Grâнарul țării noastre” este implicat în cea mai deplină și sistematică rețea de irigații care să-i dea forța transformărilor cerute de viața socială. Este demonstrat faptul că introducerea irigațiilor contribuie substanțial la sporirea producției agricole. Ca problemă, irigațiile s-au pus de mult, încă de prin secolul al XVII-lea, totdeauna însă după apariția unei secete care compromitea recoltele. Bunăoară, între anii 1865 și 1872 s-a vorbit mult de proiectarea unui canal care să străbată Cîmpia Română — inclusiv Bărăganul — de la Drobeta-Turnu Severin pînă la Brăila, căruia i s-a găsit și numele de „Canalul lui Traian” (I. Pleșa, 1979). Ulterior s-au alcătuit și alte proiecte speciale pentru Bărăgan dar nu au putut să devină realitate decît după o sută și ceva de ani. Potrivit Programului național de amenajare a bazinelor hidrografice ale Republicii Socialiste România s-a trecut la aplicarea de lucrări hidroameliorative și în cuprinsul Bărăganului, la construirea unei rețele de canale de aducție și de distribuie, stații de pompare a apei din Dunăre și de repompare. S-au prevăzut totodată măsuri privind înlăturarea excesului de umiditate, combaterea activă a eroziunii solului, cît și automatizarea unor stăvilare reglatoare de nivel. De cînd sute de hectare au fost prinse în sistemele de irigații moderne, pe multe sute de hectare recolta s-a dublat; chiar și terenurile nisipoase desalinizate au intrat în circuitul agricol. Porumbului i s-au asigurat astfel producții între 8 000 și 11 500 kg/ha. Pe dunele din lungul Călmățuiului și Ialomiței au apărut plantații de vii și pomi fructiferi. Aproape pretudindeni terenul agricol este folosit intensiv. În locul ciulinilor și ierburilor s-au instalat culturi duble de cereale, pe alocuri și plante de origine tropicală — bumbac, orez, ricin și altele. Cum să nu schimbe toate acestea fața „Cîmpiei Soarelui”?

Tabloul urbanistic al Cîmpiei Bărăganului la finele seco'ului al XIX-lea și începutul celui de al XX-lea era foarte sărac. Cu excepția zonei de contact cu valea Dunării unde existau cîteva orașe, în partea centrală erau doar două țîrguri care nu se deosebeau de sate decît prin 3—4 prăvălii și mai multe cîrciumi.

Dezvoltarea rețelei de orașe a Bărăganului s-a înlăptuit în strînsă legătură cu dezvoltarea forțelor de producție ale țării după perioada de reconstrucție (1948).

Orașul în care poți desprinde, mai mult decît oriunde ritmul tumultuos al transformărilor, este *Slobozia*. Cine-l știe cum era altădată nu-și poate crede ochilor ceea ce vede astăzi: totul îi apare ca un basm care nu are forța să-l cuprindă. Despre Slobozia așezată în inima Bărăganului, pe partea stîngă a văii Ialomița, se vorbește de mult; un fost tîrg agricol — de vite și de cereale — socotit centrul economic al cîmpiei. Ca „industrie” nu avea decît mori și cîteva ateliere meșteșugărești; cu timpul s-a construit și un siloz. Deși în anul 1912, Slobozia este declarat oraș, și-a păstrat în continuare tenta agricolă; fiind situat la o întretaiere de drumuri comerciale, începe să se aglomereze, comerțul se mai extinde, totul fiind legat de produsele agricole. Construcția căii ferate Călărași—Ciulnița—Slobozia (1887) și a celei spre București (1912) face să-i crească habitatul prin aglomerări omenești, deoarece orașul avea acces ușor spre Dunăre și Capitală, către care se trimiteau cerealele și vitele. Zarva mai mare era în timpul toamnei, după culegerea recoltelor; odată cu venirea iernii Slobozia intra în liniștea obișnuită tîrgurilor de provincie îmbrăcînd haina de sat. Praful răscolit de puterea vîntului de pe drumurile nepietruite se unea cu nisipul spulberat din dunele de pe partea dreaptă a Ialomiței. Căpătînd noi dimensiuni, Slobozia devine reședința județului Ialomița din 1968, iar de la 1 august 1979 municipiu, avînd atunci o populație de 31 120 locuitori. Paralel cu funcția de nod rutier și feroviar, Slobozia a trecut de la stadiul de oraș cu caracter agrar, la oraș cu specific industrial. Dezvoltarea industriei chimice — care produce îngrășăminte necesare pentru agricultură — industriei textile (Filatura de bumbac) și industriei alimentare, concomitent cu dezvoltarea funcțiilor rezidențială, comercială, social-culturală și a zestrei tehnico-edilitare îi dau nota caracteristică de astăzi, aceea a unui oraș cu totul nou, care se impune prin ansamblul profundelor schimbări.

Dacă intri în Bărăgan pe latura lui vestică îți apare deodată în cale o imagine cu totul aparte în spațiul larg, întins al cîmpurilor: o încrucișare de drumuri modernizate, turlele unor sonde, silozuri de cereale, clădirile unor fabrici, stație de benzină și de reparații auto, siluetele unui oraș modern — *Urziceni* de astăzi. Este pomenit de multă vreme în documentele istorice ca tîrg cu caracter agrar, centru de schimb economic, pe zona de contact

dintre stepă și silvostepă. Ca așezare rurală, după toate probabilitățile, datează de prin 1596, iar ca „tîrgușor” este menționat între 1716—1832 cînd a fost și capitala județului Ialomița, după care ajunge iar un sat. Devine așezare urbană în 1894, dar tot cu un accentuat caracter agricol.

Urzicenii s-au modelat din temelii abia în ultimele decenii, peisajul tîrgului de vite și cereale din poarta Bărăganului s-a șters, pe vatra lui înălțîndu-se însemnele industriei.

Tot pe o prispă a rîului Ialomița, la un alt nod rutier cu cinci ramuri și de cale ferată cu patru ramuri, se află pe harta Bărăganului, orașul de dată recentă *Țăndărei*, ridicat dintr-un vechi sat, înconjurat de cîmpuri largi și joase semănate cu cereale. Orașul agro-industrial Țăndărei se mîndrește cu edificii social-culturale, cu o fabrică de zahăr și una de ceramică, cu noi ateliere meșteșugărești spațioase, cu intense schimburi economice, înscriind în cadrul cîmpiei Padinei un decor inedit, scoțînd din liniștea izolării întreg acest sector bărăgănean.

Pe drumul național care unește Slobozia cu Brăila, cam la jumătate distanță, la marginea unui cîmp de dune de pe malul drept al Călmățuiului, se răsfire clădirile altei noi localități, *Însurăței* — centru administrativ, aparținînd județului Brăila. Darurile naturii erau cîmpul cu ierburi, valea largă și verde a Călmățuiului. Orînduirea noastră i-a imprimat pecetea urbanizării oglindită prin începuturile unei industrii alimentare (fabrica de brînzeturi și distilăria de rachiiuri) căruia i s-a adăugat un abator de ovine, o centrală termică și o întreprindere de tricotaje din bumbac.

Urbanismul și-a făcut loc cu putere și în cuprinsul Bărăganului de nord, unde a dat naștere la schimbări spectaculoase în aspectul regiunii. La Făurei, aproape de valea rîului Buzău, se întîlnesc patru mari șosele și tot atîtea căi ferate care fac legătura cu Bucureștiul, Moldova și cu litoralul. Aici, pe vatra unei vechi localități rurale s-a dezvoltat, după 1968, orașul. În alcătuirea centrului civic au apărut magazine noi, blocuri de locuințe, școli, casă de cultură, spital, unități de prestări de servicii etc., cît și importante obiective industriale, mai ales din ramurile industriei alimentare, prelucrarea lemnului și metalelor.

În cadrul rețelei de orașe bărăgănene, dezvoltate din sate de muncitori agricoli ori păstori, pot fi menționate ca localități urbane în devenire: Ianca, Movila Miresii, Cireșu (jud. Brăila) și Pogoanele (jud. Buzău).

La Ianca în afară de Fabrica de zahăr, Centrala termică și Abatorul de păsări, baza economico-socială va fi completată cu noi obiective agro-industriale, deoarece beneficiază de condiții favorabile de dezvoltare. Localitatea Movila Miresii, așezată pe drumul care leagă Brăila de Râmnicu Sărat, este cunoscută de vreme îndelungată — datorită lacului cu calități terapeutice — devenită nu de mult stațiune balneară. Peisajul său civic se modifică treptat, apar noi blocuri de locuit și dotări social-culturale. Localitatea Cireșu, din valea largă a Călmățuiului, cu profil agro-industrial capătă noi valențe, pe lângă atelierul de covoare și dotări proprii unui centru urban.

Pogoanele, important popas în acest pământ îmbelșugat, se va dezvolta ca oraș pe seama industriei metalurgice neferoase și a țiteiului. Prin căile de comunicație rutieră, beneficiază de legături strânse cu Buzău, Urziceni și Slobozia.

Procesul de înnoire al Bărăganului este atestat și de multe din așezările rurale, deschizându-li-se largi orizonturi spre urbanism; îmbrăcînd haina modernă, s-au constituit repede ca unități administrative, economice și sociale bine definite, asigurate fiind de reconstrucția centrului civic, de țesătura stradală, echiparea cu rețele de apă, canal și energie termică. Unele sate mari și prea extinse dezvoltîndu-se pe verticală și-au restrîns perimetrele intrînd astfel cu noi suprafețe în circuitul agricol.

DRUM PRIN CÎMPIILE BOIANULUI, BURDEI ȘI GĂVANEI (CÎMPIA GĂVANU-BURDEA)

În partea mijlocie a Cîmpiei Române între Olt și Argeș, cîmpul larg, deschis, sculptat din loc în loc de ape firave, a înregistrat prefaceri importante, fără precedent, în deceniile 5—8 ale secolului nostru. Cert este, cuprinsul acestei cîmpii împărțită în trei sectoare sub raport geografic, cu denumiri diferite — Boianului, Burdei, Găvanei — nu a mai păstrat nimic din peisajul de altă dată. Este o regiune de veche locuire omenească — brăzdarul tracto-
rului și săpăturile arheologice de dată recentă au scos din pămînt mărturiile urmelor de viață. Aici a fost o zonă de încrucișare a unor drumuri dinspre munti cu cele dinspre Dunăre în lungul apelor care o sculptau, ori în curmezișul lor. În anii care au trecut decorul de suprafață al cîmpiei a prins alte tente dar adîncurile fiindu-i cercetate i-au îndulcit asprimea feței.

Este regiunea pe care Emm. de Martonne o numea „Terasa înaltă a Vedei”¹, iar mai tîrziu (1915) Gh. Vâlsan, după o toponimie locală, a numit-o „Cîmpiile Găvanul-Burdea”, învecinîndu-se la nord cu Podișul Getic și Cîmpia Piteștilor, iar la sud cu Cîmpia Burnazului. Cercetătorii din ultimul deceniu (al optulea) au determinat mai precis limitele întregului ansamblu cît și a subunităților lui. Între valea Oltului și valea Vedei se află Cîmpia Boianului, între aceasta din urmă și valea Teleormanului — Cîmpia Burdei, iar ultima subunitate, dintre valea Teleormanului și valea Argeșului — Cîmpia Videle, după localitatea omonimă, denumită de Vâlsan, Cîmpia Găvanei, ori Cîmpul Glavaciocului după apa care o drenează parțial (P. Coteș, 1978). Alți cercetători îi spun acesteia din urmă „Cîmpia Găvana,” iar părții sale sudice „Cîmpia Vlașcăi” (V. Mihăilescu, 1969), chiar și Cîmpia Neajlovului

¹ Emm. de Martonne, *La Valachie essai de monographie géographique*, Paris, Librairie Armand Colin, 1902, p. 184.

(I. Rădulescu, 1957), neconcordanțele provenind din cauza lipsei de coordonare. Noi vom păstra topicul de Găvana, care exprimă existența unor forme de relief tipice. După cum se arată pe teren și în unele lucrări, topicul de *găvan* se utilizează local pentru crovurile de mici dimensiuni, în timp ce pentru crovurile mari, evaluate, cel de *padină* (P. Gîstescu, 1976). Nu există un clasic al geografiei românești care să-i fi făcut o mai clară și fidelă caracterizare a acestei cîmpii dintre Olt și Argeș decît Gh. Vâslan: „După trecerea Vedei și a afluenților săi, care aduc o varietate plăcută în priveliștile ținutului, prin latele brîuri de verdeață ale luncilor lor, străbați o cîmpie care seamănă mai mult cu șesurile stepice ale României orientale. Odată cu rîurile au dispărut și pădurile. Salcîmul caracteristic pentru stepa română actuală a luat locul stejarului rămas în puține răști. Lipsa apei silește satele să împiedice scurgerea eleșteelor în care stagnează pe timpul verii o apă verzuie, raiul sburătoarelor și focarul frigurilor. Nici o ridicătură pe toată cîmpia, mai nici un curs de apă în vîlcelele uscate. O stepă în miniatură, așezată la 200 m înălțime, în apropierea imediată a colinelor. Faptul a izbit poporul care a dat un nume special regiunii: *Cîmpiile Găvanu și Burdea*. Cu toate acestea înfățișarea nu este întru totul la fel cu a marilor stepe române. În locul bunului pămînt negru care învăluie stratul cel gros de loess, aci se vede mai ales un pămînt cenușiu sărac (podzol), care se crapă în poligoane în timpul secetei și se transformă în noroi statornic pe vremea ploilor”.¹ Străbătînd întinsul Cîmpiei în zadar vei căuta azi acest peisaj. Studiile întreprinse au dat posibilitatea cunoașterii în amănunt a condițiilor naturale ale solului și subsolului ce caracterizează această regiune centrală a Cîmpiei Române. Factorii geografici nu se mai descriu din auzite, forajele executate de Comitetul geologic, de C.S.A. (Comisia de stat a apelor) după 1960, de mică și mai ales de mare adîncime, prospecțiunile geofizice au scos în evidență succesiunea depozitelor geologice și alcătuirea lor. Astăzi se știe că depozitele loessoide se aștern ca o manta pe toată cîmpia cu grosimi de 7—18 m, cu excepția luncilor, sub care se află un complex marnos-nisipos-calcaros (pleistocen mediu), după care urmează depozitele de Cîndești și Frătești (pietrișuri), acestea din urmă groase de circa 80 m. Datele forajelor de mare adîncime — din raza localităților Radomirești, Potcoava, Stoicănești, Măldăeni, Roșiorii de Vede, Siliștea, Clejani ș.a. — au dus la constatarea existenței unor struc-

¹ Gh. Vâslan, *Cîmpia Română*, Buletinul Societății Române de Geografie. Tomul XXXVI, 1915, București, pp. 341—342.

turi de șisturi bituminoase și de hidrocarburi — petrol și gaze naturale — aflate în formațiunile mezozoice și miopliocene, în exploatare, cum sînt cele din preajma localităților Trivale — Moșneni, Preajba, Siliștea, Purani, Blejești, Baci, Poieni, Oporelu, Mihăești, Clejanei ș.a., a unor depozite de materii prime ca argilă, pietriș, nisip. Iată ce semnaleză, în urma analizelor de foraje, un cercetător al cîmpiei: „Toate acestea scot la iveală caracterele cu totul noi ale acestei mari unități geomorfologice, care este Cîmpia Boianu-Burdea-Videle”¹ fiind vorba de cîmpia Găvanu-Burdea.

Noul aspect al regiunii Găvanu-Burdea se remarcă nu numai după turlle sondelor care apar la orizont, dar în egală măsură în transformările agroameliorative, urbanistice și rurale.

„Pămîntul cenușiu sărac”, cum îi spunea Gh. Vâlsan so'ului brun de pădure podzolit, a fost îmbogățit pe baza zonării culturilor, ridicîndu-se gradul de fertilitate prin administrarea de îngrășăminte chimice după tipul genetic de sol, asolamente, irigații, afînări cu subsolierul și alte metode. Stepa și silvostepa din partea sudică au fost modificate prin lucrări adecvate mărindu-li-se productivitatea. Întreaga regiune a fost îndestulată cu apă, deoarece aici umiditatea era deficitară, precipitațiile medii anuale de numai 500 mm, solul dezvoltat pe depozite loessoide care permit infiltrația, văi cu mare instabilitate în regimul scurgerii, doar în cîrovuri dacă se aduna ceva apă mai multă, însă multe erau cu caracter temporar. În general, apele de suprafață nu puteau satisface necesitățile locale, în schimb apele subterane erau bogate, cantonate în stratele de Frătești, de Cîndești și depozitele de terasă. Ținîndu-se seama de cerințele actuale s-au luat măsuri de reținere a apei în lacuri artificiale în cadrul bazinelor hidrografice principale: Călmățui, Vedea, Teleorman, Glavacioc, Dîmbovnic, Neajlov ș.a. Numărul iazurilor și heleșteelor, adevărate salbe, construite în diferite scopuri — piscicol, irigații, apărare împotriva inundațiilor, agrement, — trece de 250, ceea ce face ca diferitele culturi să nu mai fie pîrjolate de arșița soarelui; cea mai largă răspîndire o au cerealele, dar în ultimul timp o mare parte din suprafața cultivabilă o ocupă floarea-soarelui, sfecla de zahăr și ricinul, iar livezile de pomi fructiferi și viță de vie aranjată pe spaliere apar ca măiestrii artistice, pe locul unde odinioară creșteau în voie scaietii, ciulinii, păiușul, laptele cîinelui, porumbarul, lemnul cînesc, socul, gherghinarul și alte plante sălbatice.

¹ P. Coteș, *Cîmpia Română — studiu de geomorfologie integrată*. Edit. Ceres, București, 1978, p. 197.

Lucrările de mare complexitate, întreprinse în cadrul cîmpiei, au dus la desecarea unor bălți infectate de Țințari, la prevenirea și combaterea eroziunilor, la ameliorarea terenurilor degradate, mărind astfel considerabil întinderea suprafețelor necesare culturilor. Deși ploaia umflă albiile râurilor cîteodată, valurile tulburi ale apelor nu mai sînt catastrofale, măturînd tot ce întîlnesc în cale. Zvîenirile sînt rare, ele pot fi preîntîmpinate, nu mai au putere. Lupta a fost grea, dar omul a învins. Pe Teleorman ca și pe Vedea, ori Glavacioc și Neajlov deslușești semnele potolirii lor; apele avînd altă menire, să învioreze cîmpul și să reverse astfel lumina belșugului. Bivolii ori boii costelivi înjugăți la carul încărcat cu fîn, care scîrția neconținut într-un nor de praf, a dispărut, locul a fost luat de tractor și alte mecanisme agricole. Prelucrarea pămîntului cu mașina are drept urmare crearea unui alt peisaj, mai viu, mai colorat, vesel și primitor.

Succesele obținute în economia Cîmpiei Găvanu — Burdea au dus și la restructurarea rețelei de localități, de drumuri, la trecerea unor comune în categoria orașelor, la mărirea acelor existente. Activitatea economico-socială și culturală a satelor, ca urmare a acțiunii de sistematizare, reține atenția ori unde mergi, multe s-au transformat în centre agro-industriale, noul își face loc pretutindeni sub diferite forme.

Rețeaua urbană se impune, îndeosebi, în peisajul regiunii, subliniind actualul prin întregul ei aspect.

Roșiori de Vede reprezintă centrul urban cel mai mare și mai vechi din cuprinsul cîmpiei, atestat documentar spre finele secolului al XIV-lea (1385). Un oraș mic — tîrg tihnit — unde se practica comerțul cu vite și cereale, cu cîrciumi, prăvălii cu obloane grele și cîțiva meșteșugari. A fost și capitală de județ, cînd industria prinde unele slabe rădăcini, rezumîndu-se doar la o fabrică de ulei, o țesătorie, două mori, două lăptării, o fabrică de lichior și un furnal de dimensiuni reduse; nicăieri nu se simțea o variație în liniștea lui singuratică decît în timpul bîlciurilor de toamnă cînd devenea centru de popas. Pe străzile principale, cu cerșetori pe ici și pe colo, doar gropile roase de nepăsarea edililor, și praful ridicat de vînt aduceau oarecare schimbare. Populația era puțină față de întinderea orașului, se dezvoltă greu. În anul 1930 avea 11 440 de locuitori, cît un sat mai mare din Transilvania, iar pînă în 1940 se ridicase la 14 900. În anii construirii socialismului procesul de urbanizare s-a amplificat. Aspectul edilitar se schimbă,

apar noi cartiere, întreprinderile industriale se înmulțesc, se modernizează cele vechi, implicînd și alte ramuri cu caracter economic.

Pentru a arăta schimbarea profundă a feței orașului ar fi suficient să menționăm numai apariția a două mari platforme industriale de prestigiu, în care se încadrează: Întreprinderea mecanică de material rulant (care-și desfășoară activitatea din 1972), Întreprinderea mecanică pentru agricultură și industrie alimentară (înființată în 1948), Întreprinderea textilă „Teleormanul”, Fabrica de bere, Fabrica de ulei comestibil, Fabrica de furfurool, Fabrica de tricotaje din mătase, Centrul din vinificație și altele; în planul de dezvoltare al orașului sînt prevăzute extinderea și construirea unor noi unități. Numărul populației ca urmare a acțiunii de industrializare a crescut simțitor, de la 15 300 în 1956, la 31 077 în anul 1981.

În partea estică a cîmpiei Găvanu-Burdea un fost sat Vida, de pe malul Glavaciocului, a fost declarat oraș după 1968, cînd regiunea în care este încadrat a început să poarte pecetea „aurului negru”. Schela de extracție Videle care-și are punctul de pornire în anul 1960 — în prezent cea mai importantă din țară ca producție de petrol — a condiționat calitățile urbanismului modern ale orașului *Videle*. „Orașul petrolului” devenind cu timpul și nod important de cale ferată își extinde perimetrul an de an; apar noi cartiere, magazine, instituții culturale, artere de comunicație; în afara agriculturii, ocupația veche a locuitorilor, se înfiripează și industria. Populația crește numeric de la 6 000 de locuitori în 1956, cînd era un sat, la 11 547 în anul 1981.

În schela Videle, ca fapt deosebit, putem remarca aplicarea unei metode originale în mărirea randamentului extracției țițeiului; așa-numita „combustie subterană” considerată ca o „premieră națională”. Importanța acestei schele se pune în evidență și prin cantitatea de țiței care în 1977 s-a ridicat la 11,6% din producția totală pe țară.

Din cele menționate se desprinde constatarea că și în Cîmpia Găvanu-Burdea pitorescul naturii cît și preocuparea agricolă tradițională — cu baza tehnico-materială larg dezvoltată — se îmbină într-o desăvîrșită concordanță cu rezultatele muncii tehnico-industriale, toate intrate pe firul timpului marilor transformări. Din trenul care străbate regiunea dintr-o margine în alta — de la est la vest — privirea se odihnește în miez de primăvară pe verdele buratec al semănăturilor cîmpului presărat cu turele sondelor de petrol care scot la suprafață rodul adîncurilor pămîntului.

BAZINUL CARBONIFER AL OLTENIEI

Este o regiune cu un aspect puțin obișnuit, renăscută în ultimile decenii, avansată rapid pe treapta noilor dimensiuni. Ca geneză dealurile Motrului și Branului sînt diferite; dealurile Motrului, din bazinul hidrografic al râului omonim, fac parte din dealurile piemontane getice, pe cînd Dealul Branului, încadrat între Jiu și Gilort, aparține ca tip dealurilor subcarpatice externe din Subcarpații Olteniei. Prin poziția lor aceste dealuri vin în contact spre nord cu depresiunea intercolinară Tg. Jiu — Cîmpu Mare, iar spre sud trec pe nesimțite în platforma Jiului. Pentru formarea unei imagini generale se impune să arătăm că această zonă de dealuri a parcurs în evoluția ei, cu unele mici excepții, aceleași etape specifice Piemontului Getic în care se încadrează, piemont cunoscut în literatura geologică și sub numele de „Zona de molasă” ori „Depresiunea Getică” (V. Mutihac, 1974).

Dacă pe sol, pînă în deceniul al cincilea al secolului nostru, se puteau vedea pîrloage, pîlcuri de păduri alcătuite mai ales din stejari, ogoare cu tot felul de culturi, livezi și vii, subsolul era considerat foarte sărac în resurse naturale. Doar cîteva mii de tone de cărbuni pe an de la Rovinari și prundișuri din vadurile Jiului și Motrului dacă erau utilizate. Cele dintîi cartări au fost executate de vechii geologi ca Grigore Ștefănescu, Gh. Munteanu-Murgoci, Ionescu Argetoaia, I. Popescu-Voitești și Institutul Geologic al României. În timpul primului război mondial (1916—1918) armatele germane au extras din bazinul Rovinari aproape o mie de tone de lignit. Între 1924 și 1929, Societatea Tehnică Minieră extrage circa 3 200 tone. Alte societăți ca „Rovinari — S.A.R.” Jiu — S.A.R. — Miniera ș.a. extrag sporadic, cu mijloace rudimentare și în condiții de lucru fără nici o asigurare. „Astfel, extragerea lignitului în zona Rovinari se făcea prin sistemul gropilor, folosind ca unelte



Depresiunea Moldova Veche

Barajul și ecluza
de la Porțile de Fier 1 (Foto Al. Comănescu)





Aspect din orașul Orșova Nouă.
În ultimul plan Munții Almăjului în partea stîngă
și Munții Cernei în cea dreaptă

Lacul Cerna, format pe locul Orșovei Vechi (Foto : V. Stamate)





Sistemul de pompare a apei din Dunăre
în canalurile de irigație din Cîmpia Băilești (Oltenia)

Vedere generală asupra orașului Turnu Măgurele ;
în ultimul plan valea Dunării





Insula Mare (Balta Brăilei). Sistem de pompare a apei

Municipiul Brăila ;
partea veche și partea nouă a orașului





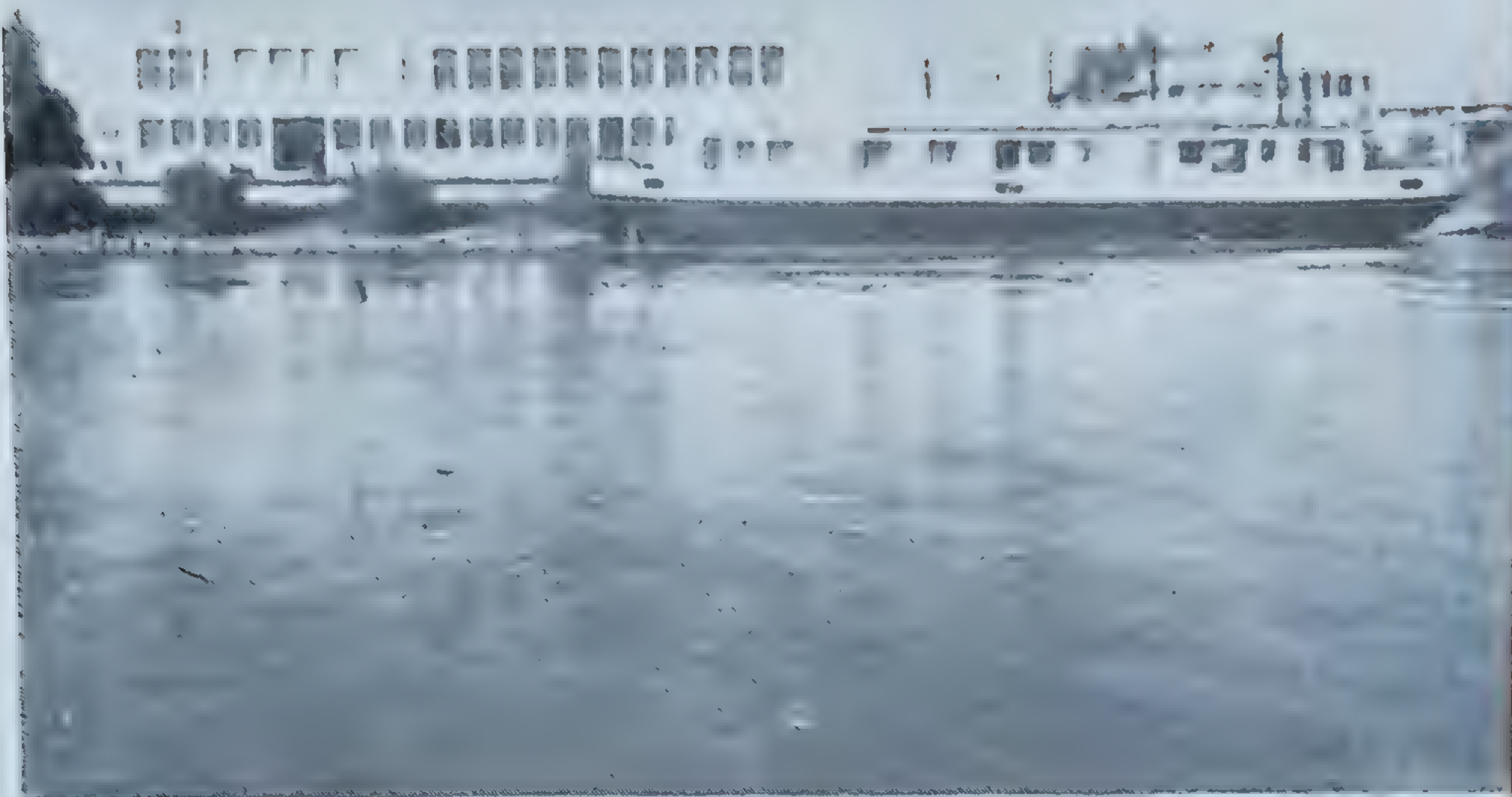
Galati, vedere de ansamblu (Foto : D. F. Dumitru)



Municipiul Tulcea, „poarta de intrare în Delta”.
În ultimul plan culmi din dealurile Redi



Delta Dunării
Brațul Sulina



Delta Dunării, Vedere de la Maliuc

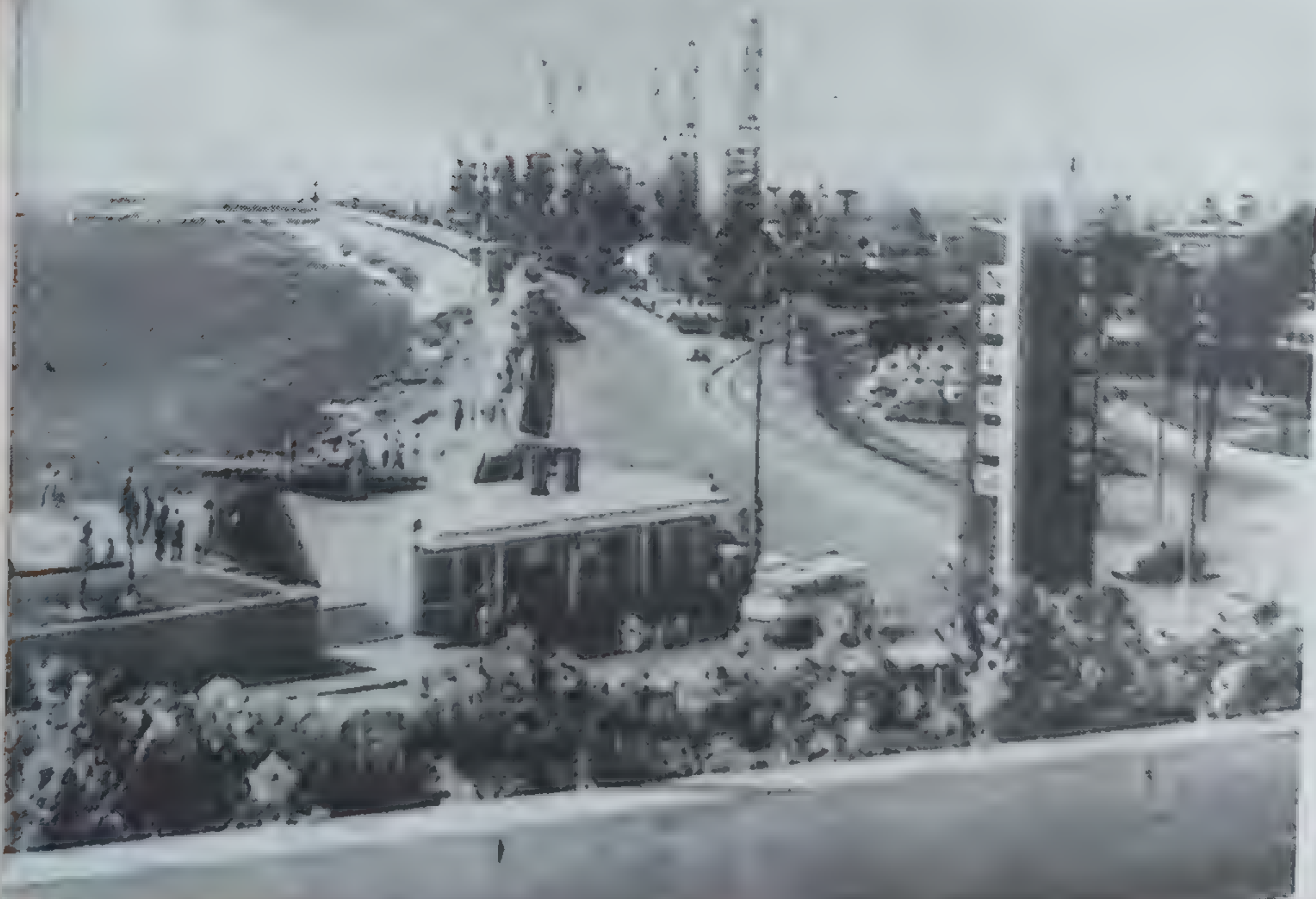


Cherhanaua
de la Gorgova



Litoralul Mării Negre. Stațiunea Neptun

Constanța. Vedere din port (Foto : C. Vladu)





Constanța. Piața gării (Foto : C.P.C.S.)

Medgidia. Fabrica de ciment (Foto : Sorin Dan)





Cîmpia Bărăganului.
Lucrări de hidroameliorații în Bărăganul de sud

Orașul Motru ; partea centrală (Foto : D. F. Dumitru)





Munții Făgărașului, Transfăgărășanu (Foto : S. Mendrea)



Valea Bistriței Aurii
la Iacoveni ;
locul de întâlnire
a drumurilor
care străbat
trecătorile Prislop
și Mestecăniș.
(Foto : C.P.C.S.)



Bicaz.
Barajul lacului
Izvorul Muntelui

Municipiul Piatra Neamț. În ultimul plan culmea Petricica și cartierul nou
de pe valea Cuejdului





Piatra Neamț, centrul istoric
(Foto : G. Cocora)



Municipiul Bacău ;
intrarea în oraș
din partea sudică



Municipiul Pitești.
În ultimul plan lucrări în valea Argeșului

Municipiul Miercurea Ciuc — partea centrală





Oraşul Sfântul Gheorghe. Cartierul Simeria

Oraşul Alba Iulia. Cartierul nou

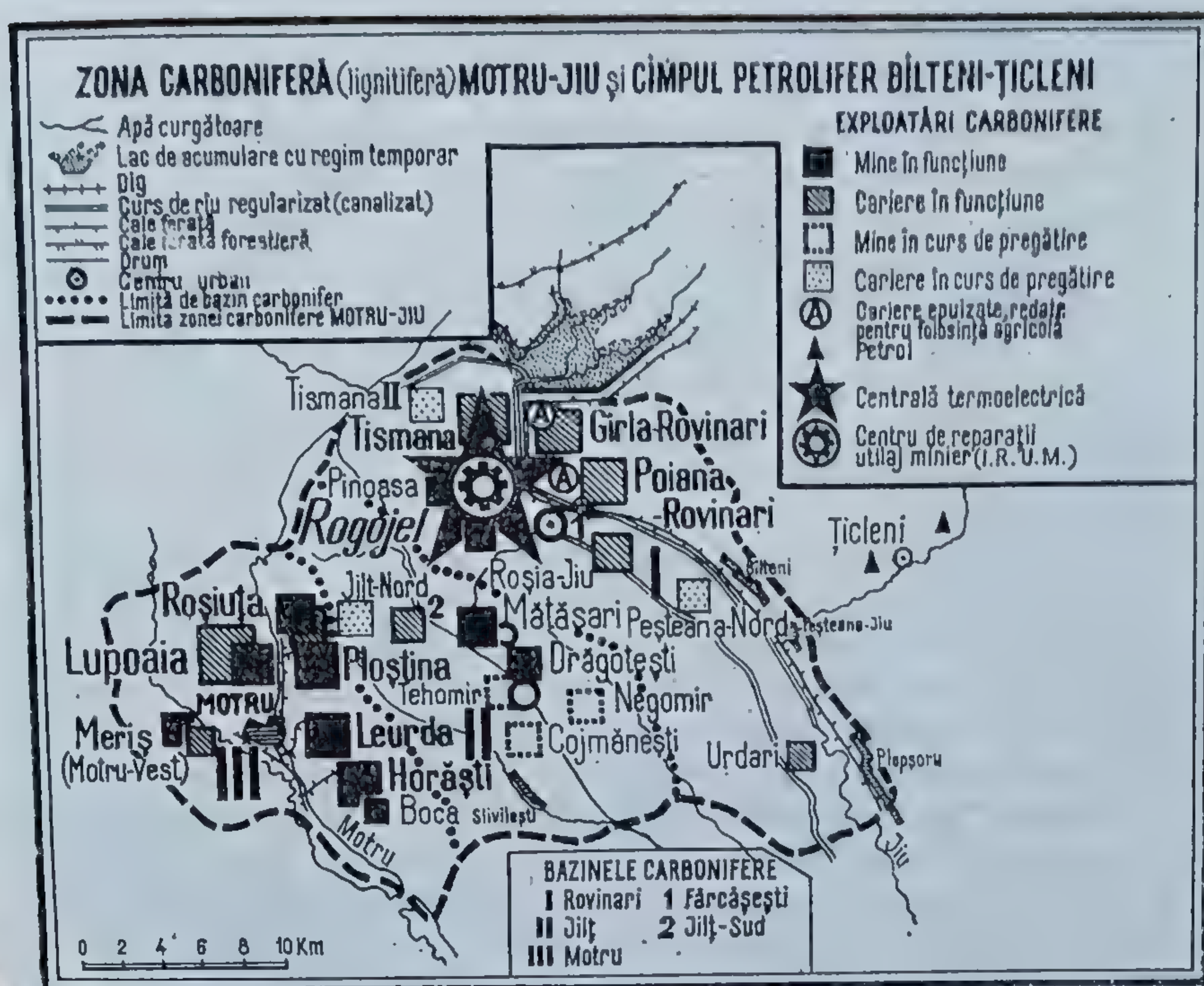




Oraşul Arad. Vedere generală

Municipiul Satu Mare. Cartierul nou Someş





Bazinul carbonifer Motru—Jiu și câmpul petrolifer Bîlteni—Țicleni
(După Gh. Iacob, I. Ianoș)

tîrnăcopul, lopata și roaba; iar transportul, la gară, se efectua cu carul cu boi”.¹

După 1950 lucrările de prospectare și explorare au adus date noi asupra structurii geologice a adîncurilor. Cercetările prin sonajele săpate în diverse locuri au dus la constatarea unor mari zăcăminte de cărbuni energetici (lignit) și a unor roci mamă de petrol. Concomitent literatura de informare geologică-geografică s-a îmbogățit substanțial prin apariția unor lucrări speciale cu caracter general asupra întregii unități piemontane getice; menționăm selectiv, îndeosebi, pe cele care privesc sectorul Motru Gilort: V. Cucu, Contribuții geografice la studiul așezărilor omenești din regiunea subcarpatică dintre Gilort și Motru (1963); L. Badea, Subcarpații dintre Cerna Olteului și Gilort (1967);

¹ *Județele patriei — Gorj*, Edit. Sport-Turism; București, 1980, p. 87.

Al. Roșu, Subcarpații Olteniei între Motru și Gilort (1967); Niculina Baranovsky, Evoluția așezărilor omenești din Piemontul Getic dintre Jiu și Motru (1959); Gh. Neamu, Clima depresivă intracolinare Tg. Jiu — Cîmpu Mare (1968); D. Bugă, N. Baranovsky, Piemontul Motrului (1971); Piemontul Getic, studiu de geografie economică (1971) cu caracter general; Gr. Poșea; N. Popescu, M. Ielenicz, Relieful României (1974); Gh. Iacob, I. Ianoș, Zona carboniferă Motru-Jiu (1980). Structurile petrolifere din formațiunile paleogene și mio-pliocene, dintre râurile Jiu și Gilort, au constituit o descoperire foarte importantă, ceea ce s-a reflectat nu numai în economie dar și în schimbarea aspectului regiunii.

Între culoarul Jiului și al Motrului, din dealurile Bujorăscu, Drăgoteștilor și altele, în formațiunile levantine și mai ales daciene, se află numeroase strate de lignit la diferite adâncimi, care, aduse la zi, iau calea coloșilor energetici — Rogojel, Turceni, Ișalnița. Este vestitul bazin carbonifer al Olteniei, o nouă capacitate de producție a țării, intrată în anii noștri în circuitul economic. Neconținut se deschid noi abataje, sînt decopertate diferite formațiuni geologice care ascund mari zăcămintele de cărbune, se exploatează în cariere ori subteran. Priveliștile policrome reflectă variatele lucrări de extindere a „frontului cărbunelui”. Printre lanurile de cereale și livezi, care împodobesc plaiurile largi, au apărut movile enorme de cărbuni, halde cu steril, un păienjenis de linii de înaltă tensiune pe care pădurea nu le poate ascunde, forfotă de lume și de mașini, iar huruitul macaralelor umple văile. Este regiunea unde altă dată nu se întîmpla nimic deosebit cu excepția secetelor. În trei mari bazine de exploatare aparatele trag la lumină hrana neagră a industriei: Rovinari și Motru considerate ca mai vechi, primul din anul 1950, al doilea din 1960, bazinul Jilțului mai nou 1977, toate furnizînd mari cantități de materie primă pentru energie; bunăoară, numai în 1980 au dat circa 70% din cantitatea pe țară de lignit și peste 15% din producția de energie electrică (Gh. Iacob, I. Ianoș, 1980).

În întreprinderea minieră *Rovinari*, cu areal extins în culoarul Jiului și cursul inferior al Tismaniei, în multe locuri exploatarea lignitului se face la suprafață și în apropierea termocentralei cu același nume. Exploatarea a început la 15 martie 1950, cînd s-a construit întreprinderea „Lignitul”, întîi în Valea lui Lazăr și ulterior în celelalte locuri, ceea ce a făcut să se spună că termocentrala Rogojelu este situată la „gura carierelor”.

Mașini gigantice pe șenile — excavatoare cu rotor — înalte cît un bloc cu cinci etaje, mînuite doar de cîțiva oameni, înlătură mereu stratul acoperitor de pămînt după care, în jocul de lumini, apare zăcămintul de cărbune. Forța le este mare, numai un singur excavator poate să asigure zilnic circa 5 000 tone de cărbune. Astfel de exploatări au loc la Poiana (Rovinari-est), Gîrka, Tismana 1, Roșia, Urdari, Moi (de la poalele vestice ale Dealului Bran) și Tismana 2. Înlăturarea milioaneilor de metri cubi de pămînt prin deschideri face să se schimbe și peisajul geografic local, treptat înfiripîndu-se o nouă generație de forme de relief. Bazinul minier Rovinari, care furnizează aproximativ 40% din totalul producției întregii regiuni carbonifere a Olteniei, alimentează zilnic termocentrala Rogojel cu circa 30 000 tone de cărbune. Amplasată pe partea dreaptă a Jiului, acolo unde acestuia i s-a creat o albie nouă, termocentrala văzută de departe apare în chipul unei monumentale cetăți. Schimbări mari de dată recentă s-au petrecut aici ca și pretutindeni: barajul Ceauru-Urdari de pe Jiu este o poartă de siguranță a apelor râului¹. Spațiul lung de tip bulevard, dintre dealurile Bujorăscu și Bran, cu prispe lăturalnice în chip de șesuri întinse, cu sate mici răspîndite ici și colo, cu populație puțină și săracă altădată, și-a schimbat total înfățișarea, adăugînd tonalitatea bogată a semnelor de trecere spre urbanism a unor localități. La 31 ianuarie 1982 așezarea Rovinari a devenit un oraș al minerilor, cel mai tînăr centru industrial-agrar din țară.

Dacă pe dealurile Negomirului, cu orizontul lor larg, care domină valea Jiului spre est, fondul pestriț al peisajului s-ar părea că respiră liniște, aceasta e numai o iluzie; în adîncul pămîntului la Pinoasa și Rogojel gîlgîie viața aceluiași cîntec de viață nouă; exploatîndu-se în subteran, tăișul mașinilor rupe neconținut cărbunele care alunecă pe benzile transportoare. Dealtfel nu numai aici dar și în alte părți: peste o sută de kilometri de benzi transportoare împînzesc dealurile și văile sectorului carbonifer oltean dintre Jiu și Motru, formînd calea de „curgere a cărbunelui“. Bătrînele dealuri cu coamele rotunjite pe pantele cărora au curs puhoaiile de cînd se știe, multe și-au potolit formele. Măgura Șomăneștilor, în luptă altădată cu vremea, văzută azi din partea estică, de pe fundul sec al lacului

¹ „Lacul Ceauru“ este trecut ca lac numai pe hărți, în realitate nu are apă decît în canalul antropic al Jiului care străbate cîmpul; cadrul lui este foarte mare. A fost construit un baraj cu scopul unei acumulări, dar practic lacul nu s-a desăvîrșit.

Ceauru, este de nerecunoscut; decopertarea și exploatarea zăcămintelor de cărbuni i-au îmblânzit spinările, potolindu-i viroagele, schimbându-i înfățișarea așa cum s-a făcut cu multe alte forme mari de relief — ca Dealul Dosului, Dealul Fântâinii etc. — rămânând doar „inscripții pe hârtă”.

În bazinul hidrografic al Motrului, acolo unde se apleacă din partea stângă spre axa râului ramurile deluroase ale masivului Bujorăscu, iar din partea dreaptă ale masivelor Lupșa (342 m) și Buliga (409 m) s-a dezvoltat încă de prin anul 1964 centrul minier Motru, cu o serie de puncte de exploatare în subteran și carieră și cu tendința de extindere, ceea ce a dus la modificarea peisajului unor forme de relief și a modului de folosință a terenurilor. Dacă la Lupoia, Ploștina, Roșița, Leurda și Horăști se exploatează cărbunele în subteran, fiind mai la adânc, tot în perimetrul Lupoia, pe la mijlocul deceniului opt, au intrat în exploatare subteran și în carieră ulterior, Motru-Vest, Roșița și Peșteana-Nord. Cercetările geologice au semnalat cărbuni și în ascunzișurile dealurilor dintre localitățile Broșteni-Zegujani.

Orașul Motru, care este în prezent al doilea ca însemnătate economico-socială din cadrul județului Gorj, a luat ființă odată cu începerea exploatărilor carbonifere; declarat oraș în anul 1967 s-a dezvoltat în legătură cu valorificarea industrială a straturilor de lignit din dealurile marginase, fiind centru de cazare al minerilor. Dacă în anul 1972 avea o populație de 12 516 locuitori în 1981 a ajuns la 17 589, fapt explicat îndeosebi prin sporul migratoriu. Prin dotările edilitare și social-culturale a devenit un oraș modern, schimbând prin forțele sale urbane structura folosințelor din largă vatră a râului Motru și de la poalele dealurilor lăaturalnice. Pentru moment, au dispărut multe hectare de teren din suprafața agricolă ca și din cea împădurită (circa 200 ha) datorită haldelor și deschiderilor din cariere, urmînd ca între timp să fie recuperate. Înțelenirea haldelor ori împădurirea lor se face cu greu, deoarece lipsa peliculei de sol îngreuiază prinderea rădăcinilor, apele de ploaie producînd șiroiri, iar înmuierea, procese de surpări și alunecări pe pante.

Bazinul Jilț — de pe cursul superior al pîrîului omonim, pîrîu cu regim intermitent, afluent al Jiului pe partea dreaptă — a fost deschis în ianuarie 1977. Exploatările sînt mixte, în subteran și în cariere sub cerul liber. Minele din preajma localităților Mătășari, Tehomir și Drăgotești — în producție opt abataje cu front lung — sînt cele mai active, cu exploatări în subteran, pe cînd Jilț-Sud și altele încă cu exploatări în cariere. Mina Cojmănești,

intrată în producție în 1981 (5 martie) sporește și ea potențialul productiv al dealurilor Motrului. Vin la rînd gurile de exploatare din valea Racilor (Negomir) care sînt adevărate ferestre spre stratele de cărbuni, întregind tabloul natural al regiunii.

Întreprinderea minieră Jilt, prin poziția sa are sarcini complexe: efectuează operațiuni de deschidere de mine, de cariere de extracție, lucrări cu caracter geologic și reparare de utilaje miniere. Adevărate palate sînt scobite în adîncuri, sub diferite forme reflectînd rodul muncii neclintite al minerilor.

Pe versantul sudic al Dealului Bran, mai mult spre poalele sale pînă dincolo de valea Cioian, pădurea de sonde trădează existența în adîncurile pămîntului și a „aurului negru“ o altă bogăție prețioasă a acestui masiv deluros.

Regiunea petroliferă Bîlteni-Țicleni este o apariție de dată recentă. În anul 1948 s-a executat un prim foraj în perimetrul pîrîului Păcurii, foraj de mare adîncime, care a dus la constatarea zăcămintului de țiței și a gazelor naturale; ulterior cercetările s-au extins și în alte părți mărginașe, spre nord și est. Exploatarea a început în anul 1951. Gazele de sondă, odată captate, ajung o parte, prin conducte, pînă în Depresiunea Petroșani, la termocentrala de la Paroșeni, altele sînt trimise la Craiova și București, ori sînt consumate pe loc de diferite întreprinderi.

Odată cu descoperirea și punerea în valoare a zăcămintelor de țiței și gaze naturale și localitățile și-au schimbat înfățișarea. Un fost sat, Țicleni, cu case mici, sărăcăcioase și înșirate în lungul drumului a devenit oraș din 1968, centru al industriei petrolului. La nord de Țicleni se desfășoară o adevărată pădure de sonde cu instalații de foraj, depozite petroliere, ateliere mecanice etc. Creșterea rapidă s-a impus în toate domeniile: economic, edilitar, cultural, asistență sanitară, învățămînt ș.a. înscriindu-se pe linia modernismului, ca oraș cu profil agro-industrial. Sursele de ape termale din cartierul Tunși atrag mulți turiști. Ca urmare a trecerii în rîndul orașelor, a procesului de industrializare, se constată și un salt demografic. Dacă în anul 1970 orașul Țicleni avea 4 240 de locuitori — cît un sat mijlociu — în 1981 numărul populației a trecut peste 6 000 de locuitori.

Efectul exploatărilor de cărbuni, țiței și gaze de sondă din dealurile Motrului și Branului se reflectă cu pregnanță nu numai în prosperitatea economică a nord-vestului Olteniei, dar în egală măsură în modul de viață al populației și de folosință a suprafețelor agricole, cît și în repartiția căilor de comunicație.

Exploatarea resurselor subsolului s-a făcut simțită și în structura demografică, atrăgând un număr mare de muncitori din regiunea respectivă și din altele mai îndepărtate. Necesitatea cazării forței de muncă a determinat creșterea rețelei de așezări rurale și transformarea unora în centre urbane. Punerea în valoare a carierelor, minelor, termocentralelor, sondelor și a amenajărilor auxiliare — halde, benzile transportoare, conducte de gaz, rezervoare petroliere, construcții anexe — a determinat unele modificări majore în aria de distribuție a așezărilor omenești. Astfel, au avut loc strămutări totale de sate, ca Ceauru, Bohorel ș.a. ori strămutări parțiale: Lupoia, Stejerei, Mătășari, Rovinari, Croici, Timișeni, iar în viitor, odată cu extinderea spațială a exploatărilor, vor intra în această categorie și alte așezări. (Gh. Iacob, I. Ianoș, 1980).

Dezvoltarea traficului impus de exploatările de lignit, țiței și gaze a dus la construirea unor noi rețele de căi de comunicație și la modificarea substanțială a celor existente. Căile ferate erau ca și inexistente, doar o singură cale ferată se desfășura pe valea Gilortului, de la Filiași către Tg. Jiu. Bazinul Motrului a fost legat încă de la începutul lucrărilor de Strehaia printr-o cale ferată normală (lungă de 31 km), la care se adaugă o serie de ramuri feroviare în interiorul bazinului, necesare exploatărilor. Bazinul Rovinari a fost pus în comunicație printr-o cale ferată, spre nord, cu municipiul Tg. Jiu, iar spre sud cu orașul Filiași, lungimea totală fiind de 77 km. Alte prelungiri feroviare sînt de la Amaradia la Bîrsești și de la Turceni la Drăgotești. În construcție este și o cale ferată Tg. Cărbunești — Albeni (12 km). Șoselele modernizate fac legătura cu centrele de exploatare și cu localitățile de unde vin navetiștii. Liniile de înaltă tensiune, ca o vastă pînză de păianjen, împînzesc regiunea mergînd spre mine, cariere, cîmpurile de sonde și diferite localități. Centrele termoelectrice sînt racordate la sistemul energetic național. Afară de conductele de gaze, pentru transportul zgurei și cenușei s-au construit conducte speciale care se dirijează spre locurile amenajate pentru depozitare.

Văzînd actualul peisaj geografic al regiunii Motrului și Branului nu se poate să nu te întrebi, ce a fost prin acest colț de țară unde viața pulsează într-un ritm neobișnuit? Șiruri de dealuri cu pîlcuri de păduri, cu semănături și fînețe, pășuni din loc în loc, cu versanți prinși de alunecări ori mîncăți de puhoai, iar jos în luncile Jiului, Motrului și altor rîuri, mlaștini, ochiuri de apă mîloasă și revărsări în timpul primăverii rupînd totul în

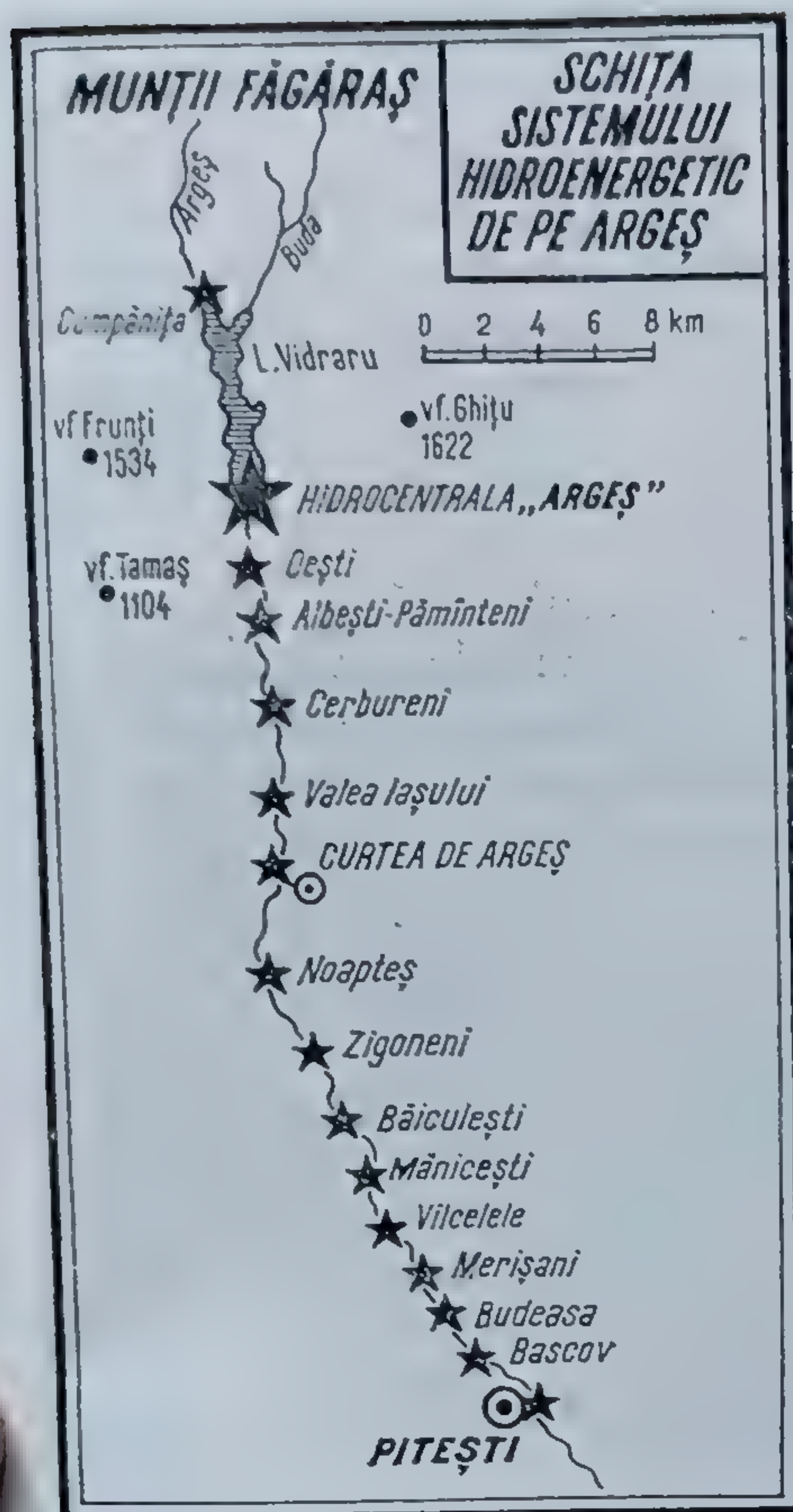
calea lor. Tabloul era sumbru. Terenurile degradate sau pantele cu înclinări mari rămâneau nefolosite. Măsuri agrotehnice potrivit solului și speciilor de plante care să sporească producția și să înlăture fenomenele de eroziune nu se cunoșteau. Pretutindeni era același aspect. Plantațiile pomi-viticole se făceau la întâmplare. Stațiuni de cercetare pentru mecanizarea lucrărilor agricole pe diferite feluri de terenuri nu existau. În acest labirint de dealuri totul depindea de climă, cu toanele ei. Peisajele naturale erau ademenitoare, dar grâul, porumbul, secara, orzul, ovăzul și floarea-soarelui abia mai dădeau puțin rod pe coastele clisoase ori nispoase. Alunecările de teren se repetau după fiecare ploaie mai mare din timpul primăverii; terenul mereu își schimba înfățișarea, de împădurirea coastelor priporoase nu se ocupa nimeni și nici nu se considera util. Denumirile unor localități sînt convingătoare. Topicul de „hîrtop” — rîpă prăpăstioasă produsă de ape — era al unui sat. Ploștina exprimă felul terenului: umed, mocirlos, mlăștinos; alte topice mai arată încă și azi caracterele locurilor pe care erau răsfirate așezările omenești: Strîmbu, Valea cu Apă din lunca Jiului, Bîlteni, Rîpa ș.a. Fără îndoială etimologia cuvintelor nu lasă loc echivocului, unele sînt purtate din vremea cînd capriciile naturii nu le ocolea.

Pe crupele dealurilor ori în ulucul larg al văilor, în luptă cu forțele adîncurilor, ori cu cele de la suprafață, omul orînduirii socialiste a realizat aici un peisaj inedit, plin de măreția buneistări. De la un prim contact totul apare ca un spectacol impunător care deschide popas de cale lungă pentru alte rea'izări. Regiunea a întinerit, alta-i este fața, și nu te poți opri să nu-i admiri coloritul proaspăt, înviorător.

FĂGĂRAȘUL—MONUMENT DE MARE ARTĂ A NATURII

În întreg lanțul carpatic românesc nu este o grupă montană mai masivă și mai înaltă decât Făgărașul, lungă de circa 70 km pe direcția est-vest, alcătuită din două șiruri și cu înălțimi din care unele trec de 2 500 m — Moldoveanu 2 544, Negoiu 2 535, Vinătarea lui Buteanu 2 507 — și mai multe peste 2 000 m. Construit din roci tari, șisturi cristaline, nu este străbătut în curmeziș de nici o trecătoare, doar de cărări întortochiate cunoscute numai de păstori și de tăietorii de lemne, denumite în trecut „vama cucului“, ori „portițe“; apele râurilor n-au izbutit în decursul timpurilor geologice să-l înfrângă, să rupă cât de cât mai adânc roca. Nici Argeșul și Rîul Doamnei de pe latura sudică și nici firavii afluenți ai Oltului de pe latura nordică nu și-au săpat văi prea adânci care să depășească creasta. Ghețarii cuaternari adăpostiți în bazinele superioare ale unor sisteme hidrografice nu au sculptat prea mult munții și-au netezit doar culcușul și au cărat la vale mase enorme de grohotiș, iar acolo unde a apărut dușmanul lor de moarte — căldura — le-au lăsat sub forma unor valuri în lungul ori în latul văii — morene frontale și laterale.

Omul zilelor noastre a făcut mai mult, și-a măsurat forța cu Făgărașul croind *Transfăgărășanul*, o șosea cu două benzi de circulație lungă de circa 86 km, care pornește de la barajul ce zăgăzuiește apele Argeșului la Vidraru, urcă în serpentine peste văi amenințătoare, pe lângă masivele Paltinul și Capra, escaladează culmea principală la 2 034 m ajungînd pe versantul nordic pe la Lacul Bîlea și coboară apoi în Țara Oltului (Depresiunea Făgăraș). Această lucrare monumentală a deschis o nouă cale de legătură directă între sudul și nordul țării, între Muntenia și Transilvania. Construirea la mare înălțime, a tunelului lung de 887 m prin care trece șoseaua, a pus probleme grele, de calcule ingenioase, dar și de dăruire, avînt și cutezanță în muncă. Este o operă gigantică, înscrisă în lupta cu steiurile Făgărașului, unde



Schița sistemului hidroenergetic
de pe Argeș

condițiile climaterice nu sînt din cele mai favorabile. Climatul alpin, cu toată asprimea lui în sezonul rece, unde temperaturile înregistrează cele mai mari scăderi din țara noastră, a solicitat eforturi și eroism din partea celor care despicau stîncile, neclintite de la ultima zvicnătură tectonică din timpul neogenului.

Lucrările au durat mai puțin de patru ani, iar la 10 septembrie 1974 s-a făcut inaugurarea, darea în funcțiune a centurii de beton aruncată peste Carpații făgărășeni. Rar îți este dat să vezi un peisaj mai spectaculos; dunga meandrelor, viaductele, podurile, parapetele șoselei desfășurate în verdele închis al pădurii de conifere, în prima parte, de ori unde vei urca, dinspre nord ori dinspre sud, îți crează un sentiment de profundă admirație. Mai sus, în zona alpină, măreția inedită care se desfășoară în jur, liniștea

profundă unde totul se contopește în depărtări pe zarea albastră a cerului, se păstrează îndelung în memorie.

Noul drum național transfăgărășan (2 034 m) ar întrece în înălțime pe cel al Urdelor (2 125 m) care traversează Parîngul — considerat pînă acum ca cel mai înalt din Carpații Meridionali — dacă nu ar fi tunelul; este mult mai înalt decît cel al Prislopului (1 416 m) cu înălțimea cea mai mare din Carpații Orientali. Este o adevărată cucerire a muntelui înfăptuirea acestei opere complexe, unică în țara noastră. Datorită ei se asigură o exploatare rațională nu numai a resurselor naturale din munte, dar și punerea în valoare turistică a unui vestit potențial cu pitorescul său

inedit. Intrarea în zona vîrfurilor crenelate făgărășene a cerut modelarea versanților, circa 4 milioane metri cubi de derocări și terasamente, construirea a 28 de poduri și viaducte, 250 de podețe, la care se adaugă tunelul. Realizarea transfăgărășană a îmbogățit toponimia, înfăptuită altădată, în cea mai mare parte de ciobani și turiști. „Pînă și denumirile locurilor prin care au săpat noul drum vorbesc despre cerbicia munților: Piatra Dracului, Piscul Negru, Pîrîul Dracului... ; au lăsat în urma lor denumiri noi, mărturii ale devotamentului, dîrzeniei și eroismului, Poarta geniștilor, Poarta întîlnirii”.¹

Muntele a intrat astfel în marele circuit turistic, s-au creat locuri de popas ; spații de cazare și mijloace de transport, chiar și pe cablu sînt la dispoziția celor care doresc să vadă măreția, frumusețea muntelui și firul Transfăgărășanului, construcție de epocă.

¹ M. Caranfil, *Așa a fost construit „Transfăgărășanul”*. Scînteia, Anul XLIV, nr. 9980, 22 septembrie 1974.

PAGINI DIN CARTEA NOUA A VĂII BISTRIȚA

Cu un bazin extins pe un spațiu montan vast, de 6 794 km², Bistrița a intrat de timpuriu în lumina cunoașterii, mai întâi în literatură, datorită frumuseților sale naturale, cu anexă „plutăritul”, și apoi în cunoașterea științifică în vederea folosirii energiei apelor sale. Dealtfel, documentele istorice menționează că plutăritul pe Bistrița, pe această „apă repede”, alături de tăiatul lemnelor în păduri și corhănitul ar fi dintre ocupațiile cele mai vechi ale riveranilor și în special ale dornenilor — încă de pe la finele primei jumătăți a secolului al XIV-lea.

Nu se poate spune că nu a fost în permanentă actualitate; poeții i-au consacrat versuri mărețe, prozatorii cei mai de seamă ai țării noastre au surprins în slove nemuritoare elementele văii și mai ales trecerea plutașilor, prin vârtejurile care destrămau plutele, înjghebate cu multă trudă, în strîmtorile de la Toance ori în alte repezișuri (Al. Vlahuță, V. Alecsandri, B. Delavrancea, M. Sadoveanu, Gala Galaction etc.). Cine nu-și amintește de Broștenii de pe valea Bistriței unde nepotul lui David Creangă a fost dus să învețe carte? În Amintiri din copilărie vestitul povestitor Ion Creangă zugrăvește nu numai laturile răsfățate ale naturii, dar mai ales viața localnicilor. Nu ai nevoie de un tablou mai veridic, de documente istorice pentru a cunoaște aspectele specifice ale mult cîntatei văi a Bistriței, care ascundea o sărăcie materială necruțătoare.

Oamenii de știință de altădată au făcut planuri de captare a apelor, de scormonire a adîncurilor pămîntului, dar aceste planuri au rămas numai în faza de început. S-ar putea cita cifre exacte, însă nu s-a putut trece la fapte. Inginerul D. Leonida încă din anul 1924 s-a preocupat de „Perspectivele economice legate de valea Bistriței moldovene”, însă nimic nu a prins contururi, dificultățile erau de nedepășit. Satisfacerea acestor dorințe va dura încă mulți ani, pînă cînd eforturile unei munci colective vor rea-

liza speranțele precursorilor folosirii apelor Bistriței. Cel mai lung curs al unei ape montane din țara noastră (279 km) nu avea altă utilitate decât transportul unor bușteni în convoaiele de plute, când în haituri se acumula apă suficientă, ori învîrtirea roților unor șubrede mori de apă, joagăre și pive. Apele erau sălbătice, nestăpînite. Defrișările iraționale ale fondului forestier, deștelenirile, făceau loc șuvoaielor să se desfășoare în voie. Revărsările naturale, catastrofale, măturau tot ce întâlneau în calea lor: case de locuit, grajduri, arbori și nu de rare ori și vite. Istoria pomește de inundațiile de mari proporții ale Bistriței, cum au fost cele din anii 1890, 1924, 1930, 1938 și din mulți alți ani, când și afluenții ei ca Țibău, Cîrlibaba, Dorna, Neagra Șarului, Bîrnar, Neagra Broștenilor, Borca, Sabasa, Bistricioara, Bicz, Tarcăul și Cracăul, cu apele lor umflate în urma ploilor și topirii zăpezilor, îi aduceau în matcă tot ce puteau rupe pe parcurs.

Acțiunea de valorificare a energiei cursurilor de apă bistrițene și a resurselor naturale din subsolul bazinului lor a solicitat, în primul rînd, studii dintr-o arie largă de domenii: geologice, geomorfologice, hidrogeologice, climatologice, demografice și chiar etnografice.

Deosebit de interesant este faptul că valea Bistriței a fost cuprinsă, prima din țara noastră, în noile ritmuri ale civilizației, devenind competitivă în aria transformărilor.

Dar în Valea Bistriței moldovenești — înscrisă cu putere în amplul proces de transformări economico-sociale, de punere în valoare a marilor resurse energetice — s-a păstrat cu grijă ceea ce este pitoresc și valoros; mai mult decât atît, monumentele naturii s-au bucurat de protecție deosebită, depistîndu-le și organizînd cunoașterea lor.

Activitatea de industrializare a scos valea din anonimat, iar localnicii au trecut de la ocupațiile tradiționale la profesii noi. „Harta economică actuală a văii Bistriței pune în evidență marile prefaceri care au avut loc în industria și agricultura acestei regiuni. Întreprinderile vechi au fost reutilate, modernizate, au apărut și obiective noi. Centrele de extracție a manganului din sectorul Vatra Dornei, întreprinderile de prelucrare a lemnului și cele de prelucrare a laptelui de la Vatra Dornei, exploatarea noi de minereuri complexe de la Leșu Ursului, Fabrica de ciment, azbociment și var de la Bicz, hidrocentrala „V. I. Lenin“ de la Stejaru, cele 12 hidrocentrale din aval, pînă la Bacău, întreprinderea de prelucrare a lemnului de la Tarcău, cele două fabrici de celuloză și hîrtie,

cele cinci fabrici de prelucrare a lemnului, Întreprinderea metalurgică, Fabrica de tricotaje, Fabrica de produse ceramice etc. din Piatra Neamț, Fabrica de relon și melană de la Săvinești, Fabrica de îngrășăminte chimice de la Roznov, cele două unități de prelucrare a lemnului din Roznov, Fabrica de postav Buhuși, uzinele metalurgice, de postav, de confecții, de prelucrare a lemnului, complexul industrial alimentară etc. din Bacău, marchează avântul și viața industrială intensă a acestei regiuni¹. Sînt mărturii evidente ale înnoirilor din valea Bistriței. Procesul de prefacere a cuprins-o în întregime, încadrînd-o în scara întregii țări.

Pe parcurs Bistrița poartă mai multe denumiri : în cursul superior, spre izvoare, este cunoscută local sub numele de valea Șteaza, ceea ce înseamnă „apă vijelioasă” ; aproximativ de la localitatea Șesuri pînă spre Vatra Dornei i se spune Bistrița Aurie, de unde cîndva se culegeau în mod primitiv firisoare de aur, iar spre vărsare, dincolo de Bacău — „Limpedeia” — nume justificat de curățenia apelor.

De la izvoare, cum intri în valea Șteazăi, se arată semnele înnoirii. Satele din creierii munților, uitate de lume altădată, pe unde legenda spune că a trecut Dragoș și Bogdan din Maramureș în Moldova, și-au schimbat fața. Școlile noi, căminele culturale, magazinele cu tot felul de mărfuri etc. afirmă calea progresului. În rariștea de pădure din pragul Prislopului (1416 m), unde odinioară poposeau caravanele la trecerea din Maramureș în Moldova și invers, te întîmpină astăzi hanul turistic Prislop, o clădire impunătoare de pe ale cărei terase cuprinzi cu ochii o mare parte din panorama izvoarelor Bistriței. Mai sus, în munte, dincolo de Cîrlibaba, rezervația botanică — de dată recentă — Lala-Bila, extinsă pe circa 1 000 ha, păstrează flora alpină și o serie de animale valoroase sub raport științific.

Multe din satele de pe valea Bistriței Aurii, cum sînt Cîrlibaba, Ciocănești și altele, au devenit centre forestiere muncitorești și de atracție turistică. La Iacobeni și în împrejurimi adîncurile pămîntului au fost scormonite de geologi pentru găsirea manganului, transformînd așezarea în cel mai însemnat centru minier din Carpații Orientali. Localitatea s-a extins, numărul muncitorilor s-a mărit, condițiile de trai și cele edilitar-gospodărești s-au schimbat. Pe lîngă atributul de centru minier, tabloul industrial este completat de cuptoarele pentru var, o Fabrică de cherestea, atelierele mecanice ale Întreprinderii miniere Vatra Dornei și microcentrala

¹ I. Donisă, P. Poghiră. *Valea Bistriței*, Edit. științifică, București, 1968, p. 62.

electrică. Peste întreaga vale s-a revărsat o nouă lumină. Bătrânii povestesc că altădată pentru câteva firișoare de aur frământau nisipurile râului zile întregi, încălțați cu ciorapi de lână de care să se prindă aurul, iar câștigul nu le ajungea pentru o pâine pe zi.

Vatra Dornei pe harta geografică a înnoirilor

Acolo unde apele Bistriței se unesc cu ale afluentului ei Dorna, se desfășoară în lungul acesteia din urmă orașul *Vatra Dornei*, unul din cele trei mari orașe de pe firul Bistriței Moldovenești și cea mai importantă stațiune balneoclimaterică din zonă. Către vest și sud de oraș regiunea se lărgeste, îmbrăcînd aspectul unei forme depresionare înalte (circa 800 m altitudine absolută), intrată de timpuriu în istoria socială și mai puțin în istoria cercetărilor științifice. Este o stațiune veche, cu ape minerale — datînd de prin secolul al XVI-lea — cu instalații balneare și tratament cu nămol de turbă, fiind cunoscută chiar și peste hotare. Viața economică era dominată numai de valorificarea apelor minerale și comerțul cu lemne; documentele istorice prezintă localitatea ca fiind un târg, prin a doua jumătate a secolului al XIX-lea, iar în 1908 un mic oraș. În timpul celui de al doilea război mondial orașul și toate instalațiile balneare au fost distruse de trupele hitleriste în timpul retragerii lor (1944).

Văzută de pe rama de coline joase, din partea estică și mai ales din nord, de pe dealul Runcu ori Oușorul (1630 m), depresiunea îți apare ca o oază sclipitoare înconjurată de codri verzi de molid. Natura a fost darnică cu ținutul Dornelor, condițiile climatice au favorizat dezvoltarea vegetației forestiere, a pajiștilor dar și a mlaștinilor cu turbă și nămol de turbă, puțin cunoscute altădată. Botanistul Emil Pop¹ a cercetat și descris toate tinoavele de aici, care totalizează circa 600 ha, cu o rezervă de turbă de 12 800 000 m³. Existența nămolului de turbă cu proprietăți terapeutice de la Colăcel, în apropiere de Vatra Dornei, calitatea izvoarelor bogate cu apă minerală au făcut ca această stațiune de tratament și odihnă să fie vizitată permanent de multă lume. Noile izvoare descoperite au dat posibilitatea organizării unor puncte de îmbuteliere a apelor — Vatra Dornei, Poiana Negrei, Șarul Dornei, Coșna.

¹ Emil Pop. *Mlaștinile de turbă din R.P.R.* Edit. Academiei R.P.R., București, 1960.

Vatra Dornei este prezentă și în industrie, nu numai pe plan balneologic, ca un oraș de dată recentă, în cea mai mare parte, trăindu-și adevărata tinerețe, așezat pe noi temelii. Codrii de molid care îmbracă plaiurile dornene aproape complet dau multă materie primă. Exploatarea pădurilor este o ocupație tradițională, buștenii legați în plute ajungeau pe Bistrița până la Galați, de unde plutașii se întorceau acasă cu trenul ori cu alte mijloace. Plutăritul a încetat în bună parte, rar mai vezi plute, doar pe afluenții Bistriței mergând spre schelele de sortare; Combinatul de industrializare a lemnului, construit în 1952 pe locul unei mici fabrici (Dorna Foresta) și Fabrica de cherestea au înlocuit imaginea de altădată, producând diferite sortimente de cherestea și mobilă, solicitate și în afara hotarelor. Fabrica de brânzeturi, unt și lactate amplasată pe latura vestică a orașului, cu secții la Șaru Dornei, Coșna și Ortoaia, este o întreprindere nouă (1950) care a dat naștere la profesii necunoscute în bazinul Dornelor. Întreprinderea metalurgică, o mare unitate care fabrică utilaje și piese de schimb, intrată în funcțiune în 1965, în locul unor vechi ateliere de reparații pentru mașini, ca și Fabrica de mozaic și praf filer, au dus la ridicarea puternică a orașului în profil economico-social. La acestea se mai adaugă și funcția agricolă, bazată pe creșterea animalelor, pășunile și fânețele având o mare extindere.

Industria și extinderea urbanistică, imprimând un nou curs vieții, în paralel, s-au ridicat diferite unități social-culturale: casă de cultură, cluburi, cinematografe, școli, complex turistic, un muzeu (Muzeul Dornelor, din 1954), pante de schi, baze sportive etc. De curând (aprilie 1981), s-a pus în funcțiune și o instalație de telescaun care înlesnește accesul turiștilor pe masivul Dealul Negru, lungimea traseului fiind 3 200 m. În același ritm s-au modernizat și sporit căile de circulație, Vatra Dornei devenind un centru de încrucișare al acestora. Valorificarea efectelor terapeutice ale apelor minerale și dezvoltarea economică a orașului au condus și la un ritm accentuat a creșterii populației. Dacă în anul 1930 numărul locuitorilor era de 9 826, în 1956, de 10 935, în 1981 (1 iulie) s-a ridicat la 17 345 de locuitori. Prosperitatea orașului în anii construcției socialiste a atras în circuitul economic și alte localități modeste din Depresiunea Dornelor.

După ce Bistrița iese din depresiune se angajează eroic în străbaterea munților omonimi. La Toance se desfășoară toată măreția văii. Farmecul și poezia lumii cheilor s-au păstrat intacte, doar stîncile din calea plutelor au fost zdrobite; din Piatra lui Toader, după numele unui plutaș despre care pomenește legenda

că ar fi dispărut aici, nu a rămas nici o mărturie. Zbuciumul apelor, în mod normal, s-a potolit. Șoseaua modernizată se desfășoară paralel cu malul apei pînă la ieșirea din strîmtoare ; mai departe chemarea Toanelor în frumusețea-i sălbatică, pe care Alexandru Vlahuță a cuprins-o într-o minunată frescă, este vie, înviorătoare. La Zugreni s-a construit un loc de popas pentru cei care călătoresc prin întortocheatele strîmtori.

Sectorul de vale bistrițeană din dreptul gurei Bîrnarului a fost prins și el în vîltoarea prefacerilor. O termocentrală — așezată pe malul Bistriței — care furnizează energie electrică complexului minier de la Leșu Ursului și blocurilor muncitorești apare ca o marea plăsmuire sub povîrnișurile potolite din jur, întrerupînd liniștea văii. Între pîraiele Leșului și Ursului — afluenți ai Bistriței — cercetările geologice au dus la identificarea în cadrul munților a unor importante mineralizări constituite din pirită, calcopirită, blendă, galenă. Nefiind loc favorabil pe malul Bistriței, uzina de preparare s-a construit la Tarnița, unde minereul se transportă printr-un tunel lung de 6 070 m, pe sub muntele Aluniș. Exploatarea a intrat în producție în anul 1965. În perimetrul comunei Ostra — nu departe de zăcămintele de sulfuri complexe — s-a pus în exploatare cel mai important zăcămint de baritină din țară.

În apropierea lacului unde râul Neagra Broștenilor își aduce contribuția în Bistrița, localitatea Broșteni, punct de interferență a unor drumuri care merg pe vale ori trec în curmeziș munții, oprește privirea prin feeria codrilor de pe plaiurile mărginașe și albul unor blocuri din partea centrală, ridicate de curînd.

Mare importanță socială-economică nu au avut Broștenii în trecut, doar aceea de reședință de plasă ; în prezent a devenit centru minier și forestier cu aspect de orașel. Drumul modernizat coboară în pantă ușoară mai departe, în paralel cu apa Bistriței, cînd pe o parte, cînd pe alta. Crestele domoale ale Munților Stînișoarei pe stînga, iar ale Munților Bistriței Moldovenești pe dreapta fac stavilă decorului specific văii.

Din șirul de sate, așternut pe terasele Bistriței pînă la coada lacului Izvorul Muntelui, trei sînt mai mari : Borca, Farcașa și Poiana Teiului ; sînt așezări tipice de munte, dar cu multe case noi, încît uneori nici nu știi cînd treci dintr-un sat în altul. Poduri de lemn ori de piatră, construite de curînd, leagă malurile. Dintre ele, cel care se impune privirii prin aspectul său măreț este viaductul de la Poiana Teiului, lung de mai bine de o jumătate de kilometru.

Punct nodal al kilowaților

Cea mai impunătoare transformare a peisajului din valea Bistriței a avut loc în sectorul Poiana Teiului — Bicz. Aici s-a creat o adevărată depresiune intracarpatică, de mari proporții, în care s-au acumulat apele Bistriței și a afluenților din amont. O mare forță a naturii a fost înfrântă, calea-i bătătorită de milioane de ani, de când există ca râu, i-a fost închisă. Un baraj puternic din beton și fier (înalt de 127 m și lung de 400 m) a fost amplasat în calea apelor ei în amont de confluența cu Izvorul Muntelui. Un tunel de 4 655 m, sculptat în muntele Botoșanu, face loc de trecere apelor din lac pînă la punctul Stejarul, unde intră în turbine, după necesități, debitul fiindu-i de circa 18 m³/s și căderea de 149 m. Dimensiunile lacului sînt considerabile: lungimea maximă 35 km, lățimea maximă 2,2 km, lungimea maximă a liniei de țărm 104 km, adîncimea maximă 90 m, iar suprafața de 33 000 ha, cu un volum de apă de 1,23 miliarde m³, putîndu-se ridica la curba de nivel de 515 m pe care nu a atins-o pînă în prezent. Nivelul lacului înregistrează schimbări pe verticală în legătură cu variația anuală a debitelor apelor afluențe din bazinul Bistriței și necesarul hidroenergetic. De pe suprafața inundată au fost strămutate 20 de localități cu peste 18 000 de locuitori. Unele sate s-au mutat mai sus, pe versantul muntelui, constituindu-se în unități mai mari, dotate cu instalații edilitar-gospodărești moderne, ceea ce le conferă o altă înfățișare.

Aici a avut loc nu numai o zăgăzuire a apelor, cu un punct nodal al kilowaților, dar în același timp mutații importante și în conținutul și forma unora din ceilalți factori fizico și economico geografici; s-au schimbat unele forme de relief, au apărut terase pe malul lacului, s-a modificat microclimatul regiunii joase în care este încadrat luciul de apă, s-au aclimatizat noi soiuri de pești (păstrăvul de lac, păstrăvul curcubeu, coregonul, plătica, babușca ș.a.), au apărut unele păsări străine etc. Pe lac circulă diferite ambarcațiuni de la portul Bicz, situat lîngă baraj, pînă spre coada lacului. O șosea asfaltată, pe partea stîngă a lacului, face legătura între Bicz și Poiana Teiului. Cabane, moteluri, hoteluri, campinguri au fost construite în locurile cele mai pitorești. Durăul de la poalele Ceahlăului a devenit o stațiune climaterică importantă, înzestrată cu vile și un hotel modern.

Biczul, un fost sat de munte, la o încrucișare de drumuri, s-a transformat în oraș (1960, 28 decembrie), avînd un puternic caracter de centru turistic și industrial. Peisajul industrial cuprinde

cîteva mari întreprinderi cum sînt : Întreprinderea pentru materiale de construcții, Fabrica de ciment (dată în exploatare în anul 1952), Fabrica de azbociment (din 1956) și Fabrica de var (din 1963) asigură necesarul de materiale pentru localitate și pentru altele din împrejurimi. S-au dat în folosință multe blocuri de locuințe cu sute de apartamente. În spațiul urban s-au clădit școli, un hotel, club muncitoresc și un muzeu de istorie (care funcționează din 1959) cu multe mărturii ale trecutului scoase la iveală cu ocazia săpăturilor pentru hidrocentrală. Dezvoltarea economică a orașului a condus și la o creștere simțitoare a populației ; dacă în 1930 avea 1 300 de locuitori, în 1981 numărul acestora s-a ridicat la 9 664. Concomitent cu dezvoltarea industrială s-au dezvoltat și legăturile externe. O cale ferată dată în funcție în 1961 și o șosea modernizată leagă Biczul de Piatra Neamț.

De la lacul Izvorul Muntelui pînă în dreptul hidrocentralei de la Stejaru, Bistrița își pierde personalitatea ca sistem hidrografic, rămînîndu-i doar valea largă și un mic firisor de apă, care sare din piartă în piatră, dar mai departe apele sînt strînse în alte acumulări lacustre. La Pîngărați apele Bistriței iarăși sînt barate — lacul avînd un volum de 6 mil. m³. Pînă la confluența cu Siretul, ele vor fi zăgăzuite de încă 11 ori producînd în cele 12 hidrocentrale 850 000 000 Kwh/an energie electrică. Freamătul și rostogolirea apelor în albia Bistriței umflată primăvara de ploi și topirea zăpezilor, transportînd un mare debit solid, s-au potolit, valea Bistriței este de nerecunoscut în actuala-i geometrie. Revărsări peste maluri nu mai au loc, apele pot merge spre culturile cerealiere pe canalele de irigație. Totul respiră reținere, control și liniște. Canalele și digurile laterale scot Bistrița pe alocuri din matca ei naturală. Pe sectorul de vale transversală dintre Munții Stînișoarei și Munții Tarcăului se înșiră trei lacuri însoțite de tot atîtea hidrocentrale : Pîngărați (22 000 Kw) intrată în funcțiune în 1964, Vaduri (44 000 Kw) din 1966, și Bîtea Doamnei, lîngă orașul Piatra Neamț, cea mai mică din șirul stelelor electrice (11 000 Kw).

În capătul de sud al depresiunii subcarpatice Cracău—Bistrița unde se întinde un cîmp larg pînă spre dealul Runcu Buhușului (492 m) meandrele Bistriței au fost tăiate. Dacă în dreptul localității Podoleni urci un dîmb ai surpriza să vezi Bistrița curgînd liniștită pe sus ca Rinul în Olanda ; un canal drept conduce apele pînă la acumularea de la Buhuși. Este partea rectificată unde satele din apropiere de mult nu-i mai îndură capriciile la topirea zăpezilor și la ploile de primăvară. Nici în partea de jos a orașului Piatra Neamț nu mai ajung apele, un dig înalt le aține calea.

Piatra Neamț pe salba hidrocentralelor

În peisajul grandios al văii, acolo unde Bistrița trece din Carpați în Subcarpați, se desfășoară municipiul Piatra Neamț, unul din cele mai frumoase orașe de munte din țara noastră. Văzut de sus, de pe culmea Petricica (590 m altitudine) situată pe latura sud-estică, te oprești ca în fața unei stampe celebre, în mijloc monumentele istorice, iar în jur abundă arhitectura nouă, totul în perfectă armonie. Aici și zonele laterale te încântă, de o parte spre vest valuri montane împietrite cu veșmînt proaspăt de brad, la poale sclipirile argintii ale oglinzii lacului, iar de altă parte — spre est de oraș — dealurile potolite ale subcarpaților acoperite de culturi cerealiere ori pîlcuri arbustive. Măreția acestui peisaj rar își găsește echivalent, doar de pe Tîmpa Brașovului dacă surprinzi un asemenea tablou.

Distincție deosebită și eleganță îi dă orașului și înălțimea blocurilor moderne, parcurile cu vegetație multicoloră, turnurile de răcire și coșurile de fum ale unor uzine, adevărate cetăți industriale, totul ordonat fără spațiu de prisos, condițiile de relief locale fiind valorificate la maximum. Amplasat pe o așezare mai veche s-a impus necesitatea sistematizării și extinderii. Centrul orașului a fost refăcut, au apărut noi cartiere, ca Dărmănești, Dacia, Măreței etc.

Pentru îmbunătățirea și orientarea circulației prin oraș cît și în afară s-au corectat străzile și s-au construit cîteva magistrale; una în lungul văii Cuejdiului, alta spre Roman, iar a treia pe malul Bistriței înlesnind circulația pe direcția Bacău — Bicăz. S-ar putea spune că este un oraș creat în anii socialismului, prea puțin i-a rămas din ceea ce a fost vechi, modificîndu-se substanțial structura și profilul social-economic. În afară de întreprinderile dinainte de Eliberare, modernizate și reutilate (Fabrica de hîrtie și cartoane, Fabrica Foresta, Fabrica 1 Mai, Fabrica Steaua Roșie, Fabrica de mobilă, Fabrica de bere Zimca), s-au creat noi obiective industriale și cu alte caracteristici; s-a avut în vedere valorificarea superioară a resurselor naturale existente, cu deosebire întreprinderi de prelucrarea lemnului. Dintre marile complexe și combinate se relevă: Complexul chimic Săvinești — Roznov (construit în 1951) și Combinatul de prelucrare complexă a lemnului (de la Dumbrava Roșie); Întreprinderea „Ceahlăul” ridicată pe locul unor mici ateliere, produce utilaje și mașini pentru agricultură, mașini și utilaje pentru industria forestieră, vagoane-dormitor, utilaje pentru calea ferată și alte elemente

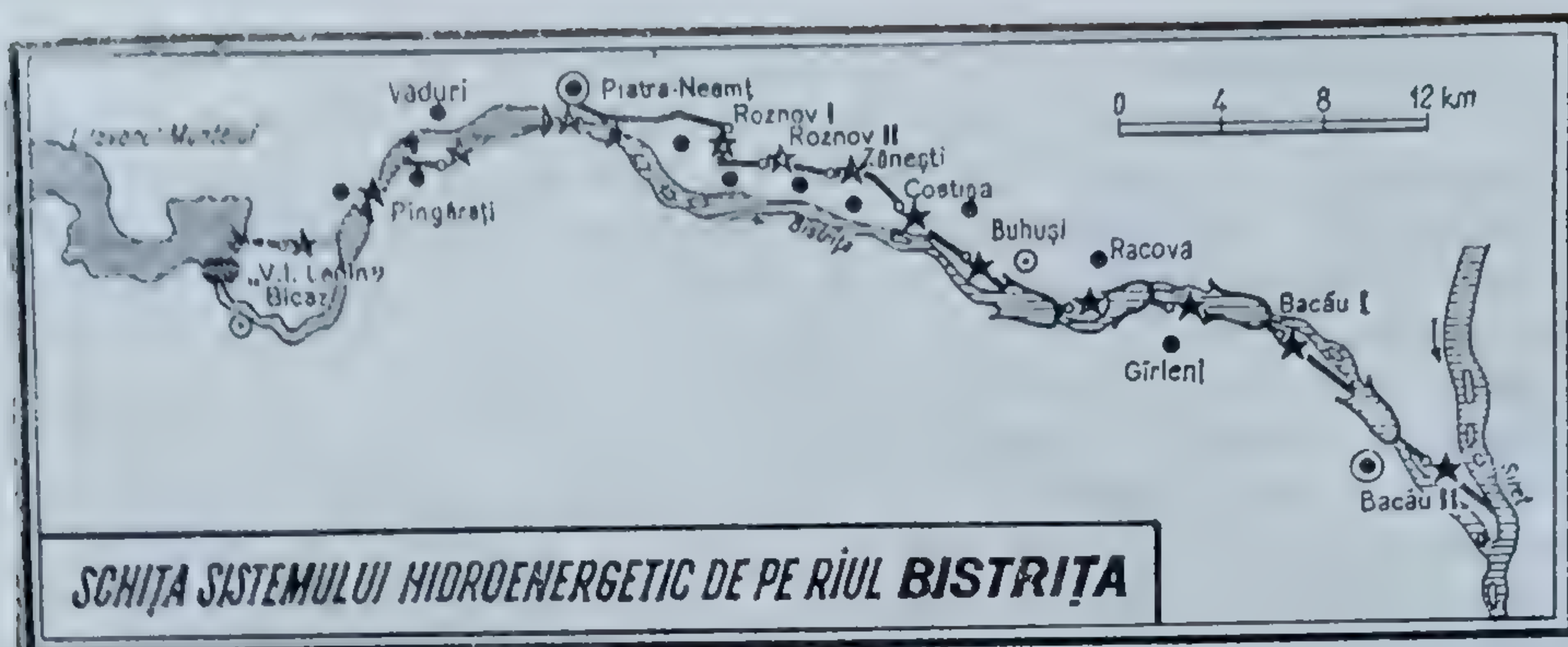
necesare industriei; Fabrica textilă „8 Martie“, Fabrica pentru produse ceramice, unitățile pentru reparații de utilaje forestiere și reparații auto, Fabrica de brânzeturi, Complexul avicol și altele, multe dintre ele avînd secții răspîndite în oraș și în zona periurbană. Atelierele meșteșugărești se adaugă la bogata zestre industrială a acestei reședințe de județ. Funcția principală este cea industrială, complectată cu alte funcții: comercială, de transporturi, cultură, învățămînt, sănătate.

Piatra Neamț nu este numai un oraș industrial, el este în același timp și un important centru turistic, cu potențial variat natural și antropic în care scop s-au clădit o serie de hoteluri, moteluri, cabane, cu dotări de alimentație publică, agrement sportiv nautic etc.

Ca zonă de locuit, pe terasele Bistriței și ale Cujeiului, orașul se înscrie într-un bogat trecut istoric. În documentele vechi este pomenit prin a doua jumătate a secolului al XIV-lea. Mai tîrziu, s-au clădit aici și curți domnești (1446). Denumirea inițială, după cum spun hrisoavele vremii, era „Piatra lui Crăciun“ și ulterior a primit numele de Piatra Neamț (după 1859). Într-o epocă istorică apropiată a jucat mai ales rol de „tîrg“, unde se făcea schimb de produse între munte și deal, evoluția lui urbanistică înregistrînd o creștere în a doua jumătate a secolului al XIX-lea cînd încep să apară unele întreprinderi, dar de mică însemnătate, ca „Moara de hîrtie“ a lui Gh. Asachi, fiind între primele unități cu caracter industrial. Odată cu creșterea producției industriale și cuprinderea în oraș și a unor sate din imediata apropiere se mărește și numărul populației. Dacă în 1941 avea 21 018 locuitori, în 1956 se ridică la 32 648, iar în 1981 (1 iulie) ajunge la 91 900, fapt ce se explică prin transformările calitative, înnoitoare, cunoscute de oraș.

Valea Bistriței între Piatra Neamț și Bacău

Mărturii ale muncii și vredniciei omului în procesul de diversificare a peisajului se văd și mai departe pe valea Bistriței. Șoselele netede ca oglinda, cu mai multe benzi de circulație, taie șesul în lung și în lat. Hidrocentralele Roznov I (23 000 Kw) și Roznov II (14 000 Kw) furnizează energie electrică uzinei de la Săvinești și celei de îngrășăminte azotoase de la Roznov,



Valea Bistriței între Bicaz și Bacău (După I. Șandru)

ambele încadrându-se în teritoriul administrativ al municipiului. În capătul de sud al Depresiunii Cracău-Bistrița se află hidrocentralele Zănești (14 000 Kw) și Costișa (14 000 Kw).

În dreptul orașului Buhuși apele Bistriței sînt strînse iarăși într-un lac cu o hidrocentrală (11 000 Kw) și tot astfel la Racova (23 000 Kw); lacul Gîrleni (5,08 mil. m³), cu hidrocentrala (23 000 Kw) intrată în funcțiune din 1965. În desfășurarea sa orașul Buhuși apare ca un frumos amfiteatru, cu privirea spre sud-vest, în linii mari, pe două trepte de relief bine definite; de aici denumirea de „Orașul de sus” în care locuiește cea mai mare parte din cei 20 857 locuitori (1 iulie, 1981), și „Orașul de jos” unde se află vestita fabrică de postav amplasată pe o terasă inferioară a Bistriței. S-a dezvoltat, trecînd prin secole dintr-o așezare de tip „tîrg”, pe axa de circulație Piatra — Bacău și legat de micul punct industrial — Fabrica de postav. În evoluția sa teritorială a cuprins și satul Bodești care este menționat în izvoarele istorice încă de pe la finele primei jumătăți a secolului al XV-lea (1438), considerat ca „reprezentînd prima atestare documentară a localității Buhuși”.¹

Fabrica de postav, care a întreținut în bună parte viața tîrgului în decursul timpurilor, funcționează din 1885, însă numai în anii socialismului a cunoscut un deosebit avans prin modernizare și reutilare, devenind cunoscută în toată țara și chiar peste hotare. Profilul urbanistic s-a schimbat, noile ansambluri de edificii au întinerit peisajul orașului, spațiul de locuit, cum era și firesc mărindu-se simțitor.

¹ I. Scurtu, A. Minuș, *Valea Bistriței*, Edit. Sport-Turism, 1978, p. 114.

Mai departe de Gîrleni, valea Bistriței nu rămîne neprefăcută, canalele de fugă și acumulările de apă zăvorîte de diguri și baraje ocupă spații întinse. Lacul Bacău 1 primind contribuția și a unor pîraie însuflește cîmpia, hidrocentrala avînd o putere instalată de 23 000 Kw. Valorificarea potențialului hidroenergetic se continuă. Înainte de a intra în Bacău, venind dinspre Piatra, nu este nevoie să te abați prea mult din drum spre a vedea în luncă ultima acumulare a apelor Bistriței, înfăptuită pînă în prezent. Oglinda lacului Bacău 2 prinsă puternic în chingi de piatră sclipește viu primăvara între țărmurile înverzite de vegetația arborescentă specifică luncilor; un canal drept conduce apele la hidrocentrală (23 000 Kw). Mai departe de Bacău, Bistrița aleargă cîtva timp pe lunca comună cu a Siretului, după care apele se contopesc. Arini, sălcii și alte plantații tinere, desfășurate în șiruri lungi, amplifică pitorescul acestui colț proaspăt al zonei de confluență.

Municipiul Bacău — chipuri contemporane

Unii cercetători l-au denumit cu o expresie poetică „Bacăul întinerit” (I. Donisă, 1968) astăzi însă se poate vorbi de Bacăul istoric și Bacăul actual, nou, fiindcă a fost aproape total reconstruit și dezvoltat. Condițiile naturale i-au fost favorabile dezvoltării în timp, fiind pe o zonă de contact reliefat și la o întretăiere de drumuri de mare însemnătate. Ca punct de popas a avut o perioadă lungă de lîncezire, viață de tîrg distrus în mai multe rînduri, dar permanent locuit. Descoperirile arheologice, de dată recentă, arată existența omului pe aceste meleaguri încă înaintea erei noastre. Despre Bacău vorbesc mulți călători străini și români ca despre un punct de vamă și oraș comercial, în concurență cu alte orașe din apropiere (Trotuș, Tîrgu Ocna). Diferiți domnitori români au înălțat aici curți domnești și biserici, dar cu toate acestea într-o anumită perioadă decade, ajungînd de la „tîrg domnesc” la sat.

Imaginea din etapa capitalistă a Bacăului greu se mai poate surprinde, a rămas mai mult în amintire. Un nou impuls i-a fost imprimat de puternica industrializare, de punerea în aplicare a planului de sistematizare care au generat aspecte înnoitoare în întregul sistem economico-social al orașului. Două mari platforme industriale, una în partea de nord-vest — platforma industrială Mărgineni — și alta în partea din sud a orașului, diversificate

ca profil, cu utilaje și instalații dintre cele mai moderne dau nota caracteristică. Combinatul de industrializare a lemnului, cu fabrici de mobilă produce din anul 1965 ajungând să execute pînă și case prefabricate. Combinatul de carne și preparate din carne; Antrepozițul frigorific; Combinatul de produse lactate; Fabrica pentru distilarea vinurilor și rachiurilor naturale; Fabrica de bere și produse ale drojdiei de bere; Fabrica de confecții „Bacăul” în funcție din 1949 și altele îmbogățesc simțitor noua urbanistică a orașului. Întreprinderea de mașini unelte; Întreprinderea metalurgică; Întreprinderea de elemente de asamblare; Întreprinderea poligrafică; Combinatul de îngrășăminte chimice; Întreprinderea de nutrețuri combinate, toate cu mari capacități de producție. Fabrica de postav „Proletarul” provenită din cîteva întreprinderi de mică însemnătate este în funcție din 1884, dar ea a fost înzestrată în anii noștri cu o tehnică din cele mai avansate pentru valorificarea la un nivel superior a materiilor prime. O contribuție importantă la întregirea tabloului economic o au și Întreprinderea de transporturi, Trustul județean de construcții și multe ateliere meșteșugărești.

Creșterea potențialului productiv a dus la extinderea spațiului urban pe orizontală și pe verticală. Au apărut cartiere noi cum sînt: 1 Mai, Parcul libertății, Cornișa I și Cornișa II, Milcov. Ca urmare a acestor împliniri economice a crescut rapid și numărul populației, Bacăul fiind considerat printre orașele mari ale țării; în anul 1962 (1 iulie) avea 74 311 locuitori iar în 1981 (1 iulie) populația municipiului, fără comunele subordonate, se ridica la 16 810 de locuitori. Profunde schimbări s-au produs și pe plan spiritual. Bacăul are școli de specialitate, licee și alte forme de pregătire a tineretului în acord cu nevoile de cadre ale economiei. Un rol important în ridicarea nivelului cultural îl au teatrul dramatic, casa de cultură a sindicatelor, filarmonica, ansambluri de muzică populară, cinematografele, bibliotecile, muzeele de istorie, de științe naturale ș.a.

Prin tot ce are astăzi Bacăul prezintă un viu interes și din punct de vedere turistic, mai ales al turismului de tranzit spre alte orașe din Valea Bistriței. Văzut într-o zi senină de vară de pe Dealul Mare (583 m) din culmea subcarpatică Pietricica, cuvintele aproape că nu pot reda variația formelor și nuanțele culorilor tabloului încîntător al Bacăului. Faima prefacerilor social-economice și-o datorește nu naturii, ci muncii pasionate, tenace și înțelepciunii omului.

VALEA ARGEȘULUI PE LINIA ÎMPLINIRILOR

Spre obârșii, acolo unde știința s-a înfrățit cu legenda, Argeșul contemporan, în drumul său întortocheat pe cei 340 km coborînd din creasta Făgărașului¹, dă viață multor peisaje, variate ca aspect și structură, de pe treptele majore de relief: munte, deal, și cîmpie. Rîu legendar, ștafetă între cele mai înalte culmi și joasele forme de relief dunărene — cu indici altimetrice variați — a fost zăgăzuit, strîns pe parcurs în brațe vînjoase de fier și beton, amplele lucrări hidrotehnice acumulînd apa și regularizîndu-i-se debitele. Stăvilare, canale și diguri puternice i-au reglementat regimul. Apele sale tumultuoase altădată în străbaterea enormului amfiteatru natural, în prezent potolite, transferă energia lor economiei, omului, necesităților lui de zi cu zi. Giuvaerul arhitectural al meșterului Manole — mănăstirea Curtea de Argeș — comoară de măiestrie și iscusință a spiritualității românești — se încadrează în portretul tinerii constelații dătătoare de lumină, forță și mană holdelor. Geologii, hidrologii, climatologii, constructorii într-o colaborare rodnică și în muncă susținută au supus acest rîu capricios, acolo sus în munte, unde părea de neînvins și apoi în încă alte 18 locuri, în dealuri și cîmpii, instalînd lacuri și hidrocentrale. Lacul de la Vidraru, construit în sălbăticia munților, a schimbat peisajul, imprimînd istoriei acestor regiuni o nouă replică. Momentul de start al centralei hidroelectrice a fost ziua de 9 decembrie 1966; aici, din piatră și apă s-a înscris pe harta țării un poem de lumină, măret edificiu, corespunzător muncii creatoare a omului actual. Prin realizarea acestui obiectiv s-a dat în folosință o hidrocentrală cu o putere instalată de 220 000 Kw și o producție de energie de vîrf de 400 000 kw/h pe an. Aici

¹ Vîrful Moldoveanu de 2 544 m din Munții Făgăraș are cea mai mare înălțime din toți Carpații Românești.

asisti la o luptă acerbă între om și elementele naturii. Prin locuri puțin umblate ori neumblate deloc, ca cele de pe valea Budei, au fost prinse apele de pe un bazin hidrografic cu o suprafață de 74 300 ha și aduse în lacul Vidraru. Zece râuri vecine își dau contribuția fiind abătute din calea lor naturală croită de milenii; Rîul Doamnei, Vîlsan, Topolog, Limpedia, Valea lui Stan, Cernat, Bradului, Brăghina, Baciul și Dobroneagu; prin captări și derivări ele asigură necesarul de apă lacului, ulterior redistribuindu-se în mod uniform atît centralei primare cît și celorlalte din aval. Munca a fost grea. Munții cu o structură geologică alcătuită în cea mai mare parte din cristalinul gnaisului de Cozia au opus mare rezistență la sfredelirea castelului de echilibru, la galeria de fugă, la centrala subterană situată la 104 m adîncime — în Masivul Cetățuia — și la alte galerii. Nici nu ai putea bănuî, înainte de a fi văzut ce se află acolo, măreția barajului de la Vidraru care apare ca un adevărat monument în vestitele chei ale Argeșului; este de tipul arc de beton, avînd o înălțime de 166 m și o lungime de 307 m la coronament, pe care trece o șosea, barînd un volum total de apă de 465 000 000 m³. Te îmbie prin farmecul pe care-l degajă; văzînd în jos fundul văii amețitor de adînc, cu un firisor de apă care se strecoară pe sub stînci, te întrebi cum a putut omul să-l realizeze numai în doi ani și jumătate?

Complexul de amenajări hidrotehnice a solicitat multă ingenuitate și în ceea ce privește captările secundare, din partea superioară a lacului pe versantul Făgărașului, care s-au executat tot în formațiuni cristaline. Lucrările geotehnice au fost de două feluri: baraje, cu lacuri de regularizare zilnică, amplasate pe Rîul Doamnei și Vîlsan și prize sub formă de praguri deversate — captarea Topolog și Cernat. Cele mai lungi tronșoane dintre aducțiuni le formează Rîul Doamnei — Valea cu Pești 19 km și galeria Topolog-Cumpăna de 7,6 km. Dealtfel în amonte, la Cumpănița și pe Vîlsan, s-au construit încă două hidrocentrale mai mici — cu o putere instalată de 10 000 Kw — ca și în aval pe firul Argeșului altă suită de uzine la: Oești, Albești Pămînteni, Cerbureni, Valea Iașului, Curtea de Argeș, Noaptes, Zigoneni, Băiculești, Minicești, Vîlcelele, Merișani, Budeasa, Bascov, Pitești, Golești.

Sfredelirea munților, mutarea unora din loc, formarea lacurilor, întoarcerea râurilor din drumurile pe care le-au sculptat din faza zămislirii lor și pe care nimeni pînă în prezent nu le-a tulburat, a solicitat muncă stăruitoare, dăruire, studii de mare

amploare pe teren și în laboratoare, timp îndelungat, ceea ce a condus la opera monumentală — intrată în funcție în 1965 — schimbând concomitent emblema peisajului, dându-i o nouă viață. Frumosul din natură a fost completat aici de cel antropic, înălțându-se palatele de lumină, șiruri întregi de constelații. Dar ce a fost prin aceste locuri anonime? Stînci ruginii, păduri unde stăpîneau sălbăticiunile, râuri vijelioase, cîteva poteci care însoțeau apele spre culmile Făgărașului, un canton silvic la Cumpăna și altul pe Valea Budei, o cale ferată îngustă de exploatare. Atîta tot și liniște deplină.

Cantitățile de apă potabilă, de apă industrială necesare pentru marile întreprinderi, pentru irigații și piscicultură sînt asigurate acum peste tot pe linia Argeșului. De multe ori în timpul primăverii și verii mai ales, în urma ploilor torențiale apele Argeșului se umflau și se împrăștiu repede pustiind totul în calea lor. Așa s-a întîmplat în 1941, cînd a fost distrusă o bună parte din comuna Corbeni, aproape de ieșirea Argeșului din chei, și diferite gospodării din aval spre Pitești: au fost sfărîmate ori avariate multe poduri, șosele, cît și calea ferată îngustă Cumpăna — Curtea de Argeș.

Argeșul pe bună dreptate a fost denumit în unele lucrări „tezaur de prosperitate”¹. Pe valea Argeșului în jos mărturia metamorfozei civilizației industriale se întîlnește în toate centrele urbane — Curtea de Argeș, Pitești, Găești, Oltenița ș.a. ori cele în devenire.

Curtea de Argeș — evocări și ritmuri actuale

Dezvoltată la un contact de forme majore de relief, cu un bogat trecut istoric — prima capitală a Țării Românești — a devenit în ultima perioadă de timp un însemnat centru industrial și turistic. În formă și textură păstrează aspectul unui oraș de munte întins în lungul Argeșului. Dacă turismul are o tradiție mai veche datorită unor monumente medievale — mănăstirea Curtea de Argeș, Fîntîna meșterului Manole, Ansamblul curții domnești ș.a. — prefacerile mari în structura urbană sînt legate de ritmul de industrializare care este de dată recentă, din anii construcției socialiste, cînd au fost puse în funcțiune mai multe întreprinderi ca: Întreprinderea de produse electrice și electroteh-

¹ M. Iancu, S. Stănescu, *Valea Argeșului*, Edit. științifică, București, 1970.

amploare pe teren și în laboratoare, timp îndelungat, ceea ce a condus la opera monumentală — intrată în funcție în 1965 — schimbând concomitent emblema peisajului, dându-i o nouă viață. Frumosul din natură a fost completat aici de cel antropic, înălțându-se palatele de lumină, șiruri întregi de constelații. Dar ce a fost prin aceste locuri anonime? Stînci ruginii, păduri unde stăpîneau sălbăticiunile, rîuri vijelioase, cîteva poteci care însoțeau apele spre culmile Făgărașului, un canton silvic la Cumpăna și altul pe Valea Budei, o cale ferată îngustă de exploatare. Atîta tot și liniște deplină.

Cantitățile de apă potabilă, de apă industrială necesare pentru marile întreprinderi, pentru irigații și piscicultură sînt asigurate acum peste tot pe linia Argeșului. De multe ori în timpul primăverii și verii mai ales, în urma ploilor torențiale apele Argeșului se umflau și se împrăștiau repede pustiind totul în calea lor. Așa s-a întîmplat în 1941, cînd a fost distrusă o bună parte din comuna Corbeni, aproape de ieșirea Argeșului din chei, și diferite gospodării din aval spre Pitești: au fost sfărîmate ori avariate multe poduri, șosele, cît și calea ferată îngustă Cumpăna — Curtea de Argeș.

Argeșul pe bună dreptate a fost denumit în unele lucrări „tezaur de prosperitate”¹. Pe valea Argeșului în jos mărturia metamorfozei civilizației industriale se întîlnește în toate centrele urbane — Curtea de Argeș, Pitești, Găești, Oltenița ș.a. ori cele în devenire.

Curtea de Argeș — evocări și ritmuri actuale

Dezvoltată la un contact de forme majore de relief, cu un bogat trecut istoric — prima capitală a Țării Românești — a devenit în ultima perioadă de timp un însemnat centru industrial și turistic. În formă și textură păstrează aspectul unui oraș de munte întins în lungul Argeșului. Dacă turismul are o tradiție mai veche datorită unor monumente medievale — mănăstirea Curtea de Argeș, Fîntîna meșterului Manole, Ansamblul curții domnești ș.a. — prefacerile mari în structura urbană sînt legate de ritmul de industrializare care este de dată recentă, din anii construcției socialiste, cînd au fost puse în funcțiune mai multe întreprinderi ca: Întreprinderea de produse electrice și electroteh-

¹ M. Iancu, S. Stănescu, *Valea Argeșului*, Edit. științifică, București, 1970.

nice, Fabrica de porțelan pentru menaj, Fabrica de mobilă și plăci aglomerate și Întreprinderea de electrocentrale.

În peisajul orașului au apărut ansambluri de locuințe și importante dotări social-culturale. Numărul populației a crescut repede, înregistrând în 1981 peste 24 940 locuitori.

Municipiul Pitești

Piteștii este considerat ca fiind unul din orașele mari ale țării noastre, cu o populație de 134 463 locuitori — împreună cu localitățile suburbane Bascov, Bradu, Colibași, Mărgineni și Ștefănești. Dacă în 1962 (1 iulie) avea numai 65 187 locuitori, incluse fiind și comunele suburbane în teritoriul administrativ al orașului, ne putem da seama de saltul în timp, considerabil, făcut în ultimele decenii. Activitățile industriale i-au ridicat simțitor valoarea devenind unul din puternicile centre industriale ale țării. S-au individualizat importante zone pe diferite profiluri: zona Pitești est (Colibași) cu producție de autoturisme, Pitești sud, zona petrochimiei și a rafinării, Pitești nord — Găvana cu întreprinderi ale industriei ușoare și alimentare, prelucrarea lemnului și încă altele. În funcție de zonele industriale au fost construite noi cartiere de locuințe: Trivale, Calea București, Calea Craiovei, Războieni I și II, Zona nord, Prundu, Găvana I și II și Banatului. Crearea zonelor industriale și a noilor cartiere au determinat apariția unor artere de circulație, care au preluat traficul urban intens cât și spre zonele industriale.

Din anul 1962 Piteștii au devenit și centru universitar, unde se pregătesc cadre necesare învățământului și industriei. Realizările obținute pe toate planurile au schimbat total fizionomia orașului, devenind un oraș nou. Dacă ne întoarcem în timp, constatăm că Piteștii ocupau un loc minor sub raport urbanistic pe valea Argeșului, un târg la o încrucișare de drumuri, cu funcții comerciale, cu meșteșugari, într-un timp și ca punct de vamă. Ritmul dezvoltării industriale era scăzut, după cum arată și numărul populației; fluxul spre oraș s-a intensificat odată cu creșterea economică.

Găești, situat pe terasele Argeșului, a devenit oraș dintr-un târg la origine sat, un fost punct de stație în organizarea drumurilor de poștă pe linia București-Pitești. Este o localitate cu rezonanță istorică; la Găești, în timpul mișcării revoluționare

de la 1821, Tudor Vladimirescu a aflat că Alexandru Ipsilante și alți capi ai mișcării eteriste îi ațin calea la Golești.

Platforma industrială cu întreprinderi, ca cea de utilaj chimic, de frigidere, de prelucrarea tutunului cât și unitățile cooperației meșteșugărești i-au schimbat fața. Au apărut blocuri de locuințe concomitent cu modernizarea arterelor de circulație.

*
* *
*

De la Găești, spre sud, Argeșul chemat de Dunăre capătă aspectul unei ape de câmpie, dar albia nu-i rămîne neîntinerită. În multe locuri te întâmpină cu un alt curs decît cel plin de meandre, cu rătăcirii și nehotărîri, nelăsîndu-se apelor nici o palmă de pămînt peste care să se reverse în tendința de migrare spre est. Bazinu-i hidrografic dispune de multă apă utilizată în hidrocentrale, o parte însă o trimite prin conducte să alimenteze și Capitala, iar alta să fertilizeze cîmpurile.

VALEA OLTULUI — CONFIGURAȚIE ȘI DIMENSIUNI ACTUALE





Amenajări hidrotehnice

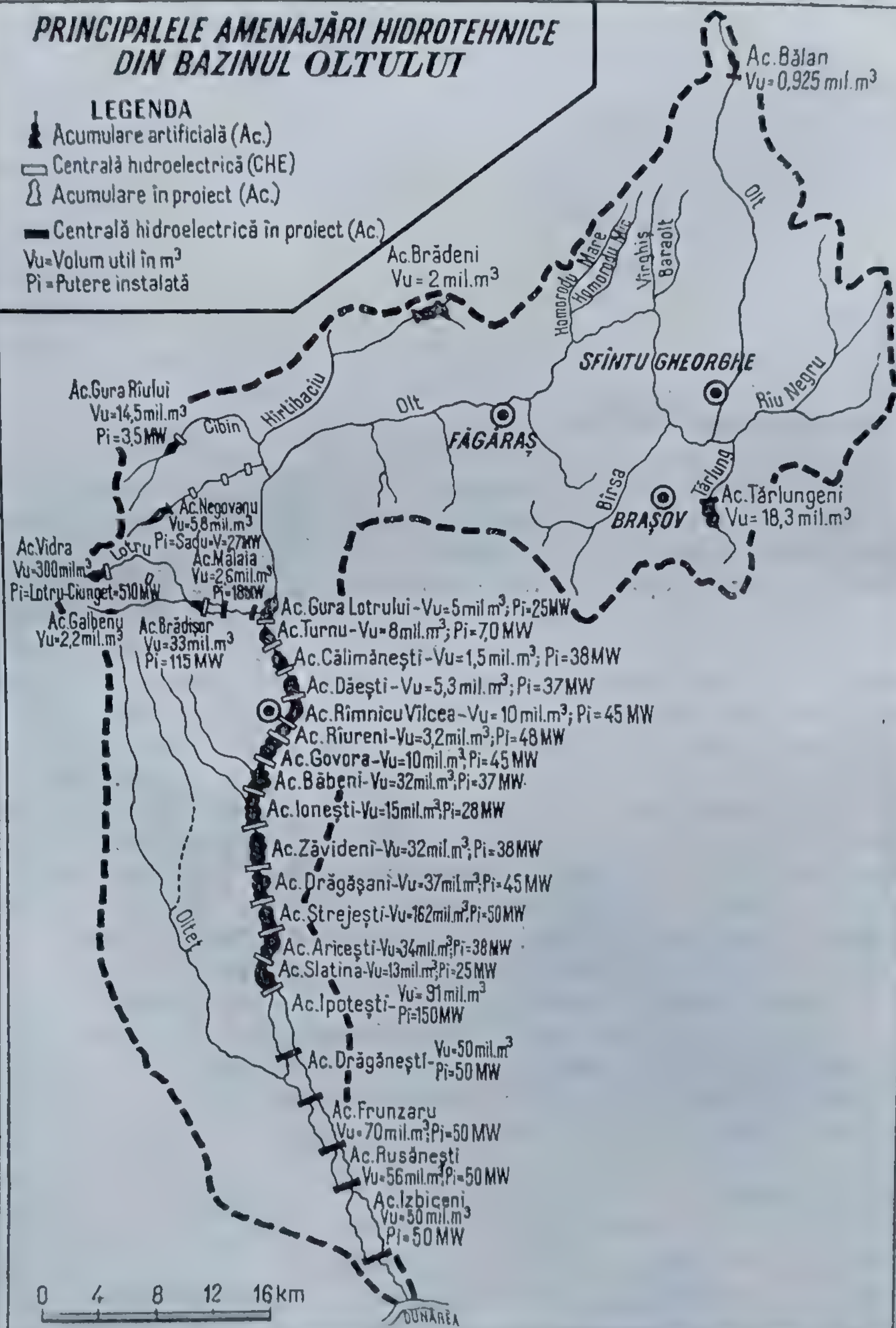
De la izvoare, din Hășmașul Mare (1792 m) trecînd prin opt porți montante (Racu, Jigodin, Tușnad, Malnaș, Baraolt, Racoș, Turnu Roșu, Cozia), Oltul coboară cînd liniștit cînd învolburat, vijelios, unindu-și apele cu ale Dunării în apropiere de localitatea Islaz. Nici unul din sistemele hidrografice ale țării noastre nu are un curs mai întortocheat, mai capricios, străbătînd lanțuri muntoase a pus grele probleme cercetătorilor, privind geneza și evoluția sectoarelor de vale transversală, ce dau atîta farmec și nestăpînită încîntare atunci cînd le străbați. Unele sînt veritabile chei, care par a opri Oltul în loc, zvîcnind ca un puhoi pînă își face drum, altele oferă spațiu de trecere mai larg. Imbinările de pante și de strîmtori, toate, fac ca Oltul și afluenții lui să aibă și un mare potențial hidroenergetic amenajabil. Programul național de perspectivă pentru amenajarea bazinelor hidrografice din Republica Socialistă România s-a aplicat și Oltului, unde s-au executat ample lucrări hidrotehnice pe tot parcursul lui.

Pe toate treptele majore de relief pe care le drenează, apelor li s-a impus un anumit regim, fie în Depresiunea Ciucului, fie în Țara Bîrsei ori strîmtorile Carpaților Meridionali; inundațiile din culoarul Măierușului luau în trecut aspect dunărean, întinzîndu-se dintr-un mal în altul. Ba chiar, după cum spune istoria, apele Oltului ar fi ajuns cîndva în orașul Brașov pînă pe lîngă biserica Neagră. Lucrările de îndiguire, de regularizare ale albiei s-au realizat în multe locuri, atenuîndu-se viiturile; s-au recuperat prin desecare terenuri neproductive pe suprafețe întinse în Ciucuri, Țara Oltului ș.a. dar pe harta hidrografică au apărut și simbolurile care indică mari acumulări de apă cu folosință complexă, cu capacități de milioane de metri cubi. S-a făcut debutul la 19 ianuarie 1972 prin „Studiul-cadru, privind amenaja-

PRINCIPALELE AMENAJĂRI HIDROTEHNICE DIN BAZINUL OLTULUI

LEGENDA

-  Acumulare artificială (Ac.)
-  Centrală hidroelectrică (CHE)
-  Acumulare în proiect (Ac.)
-  Centrală hidroelectrică în proiect (Ac.)
- V_u = Volum util în m^3
- P_i = Putere instalată



Schița sistemului hidroenergetic de pe valea Oltului (După I. Pișota, C. Moisiu)

rea în perspectivă a râului Olt, lucrare economică complexă, cu efecte favorabile în numeroase ramuri ale economiei naționale: energetice, hidroameliorații, asigurarea cu apă potabilă și industrială, navigație, piscicultură, protecția teritoriului împotriva viiturilor“. Hidrocentralele au apărut nu din amont spre aval, ci de acolo unde se simțea mai multă nevoie de energie electrică pentru industrie, în bazinul mijlociu, în zona subcarpatică și îndeosebi la contactul subcarpaților cu Piemontul Getic, ulterior în cadrul acestuia și cîmpie. Valurilor iuți și năvălase ale Oltului li s-a pus primul zăgaz puternic la Rîmnicu Vîlcea; în august 1979 a început întâia rotire a apei, își făcea intrarea în producție hidrocentrala de la poalele dealului Capela. Omul înarmat cu tehnica modernă și-a arătat puterea, forța, în fața naturii bătrînului Olt, ademenindu-l, concomitent intervenind și în peisajul regiunii. Asemenea cetăți de lumină hrănite cu apele strunite ale Oltului au apărut repede și mai departe, toate funcționînd în cascade, una la Govora în anul 1975, alta la Dăești în 1976, la Rîureni în 1977, apoi într-un singur an — 1979 — au fost puse în funcție trei hidrocentrale, la Băbeni, Ionești și Strejești. Aceleași funcții îndeplinesc și alte șase hidrocentrale construite în condiții similare: Turnu, Călimănești urmată de Zăvideni care a debutat productiv în 1979, Drăgășani, Arcești și Slatina în funcție din 1980, iar de la aceasta din urmă pînă la Dunăre încă cinci izvoare de lumină de cîte 50 MW fiecare — Ipoțești, Drăgănești, Frunzaru, Rusănești, Izbiceni — date de lacurile de acumulare de pe Olt. Astfel că de la Făgăraș pînă la confluența Oltului cu Dunărea se află în total 25 de hidrocentrale, cu o putere instalată de 1 200 MW și avînd o producție anuală de energie hidroelectrică de circa 300 GW h. Ca mărgelele pe ață se înșiră pe firul Oltului oglinzile acvatice, care reușesc să dea viață regiunilor respective, înscriindu-se în palmaresul economic cu sonorități noi.

Mai sus, pe Olt, apar și alte hidrocentrale, alte lacuri de acumulare — Frumoasa, Bălan, Tărlungeni ș.a. — volumul mare de lucrări cerînd competență, calcul și muncă neprecupețită. Apele din albia minoră peste care se aruncă poduri și viaducte, adevărate lucrări de artă, merg liniștite, drept, dînd impresia că n-au curs nicicînd pe altă cale. Se cuvine să amintim că viaductul Cîrligul Mic care însumează 600 m lungime este unul din elementele cele mai spectaculoase și ca acestea sînt și altele — între Turnu și Călimănești pe circa 10 km se află cinci viaducte. Să le traducem toate în cifre nu ne este greu. Cifrele însă sînt fade,

nu ne pot întotdeauna arăta efortul, grija și migala înfăptuirii unor astfel de opere umane, care te cheamă și-i simți parcă seducția. Pitorescul natural te încântă, dar cel antropic te uimește prin fastul lui, reprezentând curajul enorm și investiția de inteligență.

Rîului străbun în multe locuri i s-a creat o albie nouă. Numai în Depresiunea Ciucurilor prin lucrările de regularizare au fost scoase de sub inundații peste 3 000 ha de terenuri agricole, îndiguindu-se albia pe o distanță de circa 45 km. S-a schimbat mult jocul factorilor geografici pe tabloul natural al văii Oltului, apa gîlgîie astăzi intens pe canale în regiunea Făgărașului și mai ales în Cîmpia Română.

Așezările urbane

Pornind pe linia Oltului, de la izvoare în jos, ceea ce te impresionează în mod deosebit este geografia înnoirilor unor așezări urbane dispuse pe terasele rîului, ori mai sus pe versantele formelor de relief marginase. Într-o înfundătură a munților Hășmaș, acolo unde Oltul seamănă mai mult cu un pîrîu, orașul *Bălan*, cu act de naștere de dată recentă (1968), fără istorie, s-a dezvoltat dintr-un punct de exploatare a minereurilor de cupru. Realizările obținute au dus, treptat, la extinderea urbană în lungul văii, și ca pretutindeni au luat un mare avînt construcțiile de locuințe și totodată s-au înființat creșe, grădinițe, dispensare, școli, unități comerciale. Numărul locuitorilor sporește neconținut; dacă în anul 1974 (1 iulie) avea 11 498 locuitori, în 1981 (1 iulie) s-a ridicat la 12 963. Meleagurile din umbra Hășmașului au intrat astfel pe linia civilizației industriale.

Acolo unde valea Oltului capătă lărgime, pe partea lui stîngă, dominat de masivul vulcanic Șumuleu, se desfășoară municipiul *Miercurea Ciuc*, reședința județului Harghita, important centru industrial, turistic și sportiv.

Privit de pe șoseaua care coboară în serpentine largi pe versantul estic al Munților Harghita, venind prin pasul Vlahița (985 m), orașul apare ca un grandios tablou în care distingi noul centru civic, moderna și frumoasa realizare urbanistică, cu monumentele sale istorice și culturale, parcul central, completat la est și vest de peisajul celor două zone industriale pe care le trădează fumul coșurilor. Ansamblurile de locuințe, blocuri înalte și zvelte domină întinderile pînă în dunga întunecoasă a pădurilor dinspre Munții Ciuc. În cadrul industriei se remarcă nume-

roase capacități de producție puse în funcție de-a lungul anilor. Întreprinderea de tractoare care a început să funcționeze din 1976 a obținut rezultate remarcabile producând tractoare pe șenile de tipuri diferite cum sînt: tractor viticol, tractor pentru pante și tractor echipat cu buldozer. Întreprinderea de tricotaje este bine cunoscută și apreciată în țară ca și peste hotare producînd o gamă variată de piese pentru îmbrăcăminte. Întreprinderea forestieră de exploatare și transport pentru valorificarea materialului lemnos, modernizată, reutilată, cu o largă gamă de sortimente, ocupă un loc de seamă în economia orașului. Rapida dezvoltare industrială este susținută și de alte întreprinderi ca: Fabrica de mobilă, Fabrica de P.A.L., Întreprinderea de filatură de lînă pieptănată, Întreprinderea de utilaje și piese de schimb, Instalația de înălbire a caolinului, Fabrica de produse lactate, Fabrica de bere, Întreprinderea de industrializare a cărnii, sînt unități noi care asigură locuri de muncă pentru mulți oameni. Corespunzător dezvoltării sale economice municipiul a cunoscut potrivit schiței de sistematizare și o însemnată dezvoltare edilitar-urbanistică, construindu-se cartiere noi, moderne, baze sportive și locuri de agrement. Pe terenurile de sport din cartierele Tudor Vladimirescu și Patinoarului au loc multe întreceri competiționale, mai ales în anotimpul rece al anului. Aici se află patinoarul bazei de antrenament a lotului național, ceea ce atrage mulți sportivi. Este unul din cele mai importante orașe din țară pentru sporturile de iarnă. Concomitent cu dezvoltarea ramurilor principale de producție materială a crescut și numărul populației; în 1948 avea doar 6 143 de locuitori, în 1981 numărul acestora s-a ridicat la 37 571.

Orașul, cunoscut ca așezare încă din secolul al XIV-lea, ca și altele din trecut, avea un areal restrîns, cu o viață patriarhală, ocupația populației numai în agricultură și domeniul forestier, iar ca „industrie” două fabrici de cherestea, una de oțet și două mori.

Dacă în ultimele trei decenii orașul a îmbrăcat o haină edilitară nouă, nici zona periurbană nu a rămas în urmă, necercetată și nevalorificată. Prospekțiunile geologice, de dată recentă, au identificat multe resurse naturale în subsolul din apropierea orașului; au fost descoperite două mari acumulări de ape subterane cu caracter termomineral, cu temperaturi de 28—30°C, ape de zăcămint cu debitare arteziană.

După ce Oltul scapă din cheile Tușnadului își potolește apele între diguri tocmai la *Sfîntu Gheorghe* — din Depresiunea Bra-

șovului — oraș capitală de județ, clădit aproape din nou. Lacul Sfântu Gheorghe — est, din luncă, de pe partea stîngă a Oltului, este un lac antropic, alimentat cu apă prin pompare. Dintr-un orășel agricol, meșteșugăresc, în care nu exista decît o fabrică de țigarete, una textilă și un muzeu de istorie și arheologie, orașul Sfântu Gheorghe a devenit în anii construcției socialiste un adevărat centru industrial și cultural. Prin înființarea județului Covasna, în urma legii împărțirii administrative din februarie 1969, orașul Sfântu Gheorghe devine reședință, fapt care contribuie la creșterea importanței sale. Transformările urbanistice prind contur, păstrîndu-se însă ceea ce reprezintă monument istoric sau arheologic. Se diferențiază zonele funcționale, aspectul industrial se conturează puternic prin înființarea a noi capacități industriale ca: Întreprinderea de aparataj electric auto și motoare electrice, Întreprinderea de mașini agregate cu subansamble auto, Întreprinderea de prelucrare a maselor plastice, Fabrica de mobilă, Fabrica de produse lactate, brînzeturi, unt și lapte praf, Fabrica de pîine, Fabrica de băuturi răcoritoare, Fabrica de oțet și Fabrica de gheață și alte obiective noi, pe lîngă mărirea și înzestrarea cu utilaj a celor vechi (Fabrica de țigarete și cea textilă) care vin în întîmpinarea necesităților mereu crescînde ale economiei. Orașul s-a extins teritorial, dar și pe verticală.

Ceea ce atrage atenția încă din depărtare, de pe șoseaua care leagă Sfântu Gheorghe cu Brașovul, este cartierul nou de locuințe Simeria, unde ansamblurile cu regim de 4—9 nivele, cu spații verzi, largi și alte dotări moderne exprimă frumosul.

Odată cu pătrunderea în Depresiunea Făgăraș (Țara Oltului) valea Oltului se lărgeste și la confluența cu Berivoiul, spre mijlocul depresiunii, pe cîmpul din partea stîngă se desfășoară vatra orașului *Făgăraș*; la o veche încrucișare de căi de comunicații s-a dezvoltat încet ca așezare, mai mult în jurul unei cetăți construită în 1310, din lemn, refăcută și fortificată prin secolele al XVI-lea și al XVII-lea — înconjurată cu ziduri, bastioane și șanțuri cu apă — devenind cu timpul „castel-cetate”. Făgărașul s-a situat în trecut printre orașele cu populație scăzută; este posibil ca numărul de locuitori să fi fost ceva mai mare pe cînd era centru al „Țării Făgărașului”. În anii socialismului orașul a cunoscut o adevărată dezvoltare și înflorire îmbogățindu-se atît în interior cît și în zonele periferice. Statistica ne arată că în 1963 nu avea decît 20 095 de locuitori venind la rînd ultimul dintre orașele țării noastre cu peste 20 000 locuitori. Ulterior, dinamica popu-

lației urmează o linie ascendentă de creștere ajungând în 1981 la 679 locuitori.

Ca urmare a punerii în funcție a unor noi și moderne capacități de producție industrială orașul capătă un alt aspect decât în trecut. Astfel, purtătoare de progres sînt: Combinatul chimic (cu fabricile de amoniac, azotat de amoniu, acid azotic, fenol, îngrășăminte azotoase și mase plastice) — Fabrica de utilaj chimic, Fabrica de produse lactate și diferite ateliere ale cooperației meșteșugărești. La acestea se adaugă măsurile luate pentru organizarea spațială echilibrată, luîndu-se în considerație și respectarea tradițiilor specifice, fondul construit nealterînd elementele cu caracter istoric. Obiectivele de atracție pe care le oferă orașul, și faptul că este situat în preajma celui mai înalt masiv muntos din țara noastră — Făgărașul — îi conferă și atributul de centru turistic.

După ce Oltul trece prin Țara Loviștei și apoi prin defileul de la Cozia, orizontul se lărgeste și pe partea-i dreaptă apare în deschidere, pe treptele unui amfiteatru de relief la contactul munților cu dealurile, orașul *Rîmniciu Vîlcea*, reședința județului Vîlcea, însemnat centru de încrucișare a unor drumuri. A provenit dintr-un fost târg, pomenit de izvoarele istorice în anul 1290, iar ca „oraș domnesc” prin 1389; în secolul al XIX-lea se remarcă prin oarecare activitate culturală, tipografia lui Anton Pann de aici era bine cunoscută. Profunde transformări au avut loc în ultima perioadă de timp în viața social-economică a municipiului Vîlcea. Aici s-a creat o puternică bază a unei industrii moderne reprezentată, în principal, prin Combinatul chimic, unul din cele mai mari din țara noastră, Uzina de produse sodice Govora și Întreprinderea de mecanizare a agriculturii. În combinatul chimic a intrat în funcție cu întreaga capacitate la 1 aprilie 1981 o instalație pentru fabricarea secundar butilaminei considerată premieră tehnică pe țară; această substanță se utilizează ca materie primă în producția de pesticide de mare eficiență pentru agricultură, de coloranți sintetici, medicamente, detergenți, precum și în alte industrii. Activitatea industrială este întregită și de unele întreprinderi vechi, modernizate; este cazul să amintim de Combinatul de industria'izare a lemnului, Fabrica de piele și încălțăminte „Vîlceana”, Întreprinderea de morărit și panificație, Fabrica de cărămidă.

În schimbarea înfățișării orașului s-au înregistrat de asemenea mari progrese. Planul de sistematizare în consens cu tradiția și-a răspîndit semnele pe toată vatra orașului, întinzîndu-și limitele și mai departe. Ansamblurile de locuințe noi îmbinate cu elementele

de tradiție, caracterizează imperativele dezvoltării. Parte cu parte a fost prefăcut centrul civic, păstrînd stilul specific zonei, în care nota regională este exprimată prin acoperișuri în pante, balcoane de tip horezean și fațade de tip vîlcean. În cartierele noi de locuințe, clădite pe locuri goale de altădată cum sînt cartierul 1 Mai și Crăsnaru, în jocul de lumini a formelor arhitecturale de astăzi admirăm eleganța proaspătă, proiectată pe verdele fraged din parcurile care ocupă mari suprafețe. Dezvoltarea și modernizarea tuturor funcțiilor urbane a dus la sporirea continuă a numărului populației. În 1966 orașul Rîmnicu Vîlcea avea 23 100 de locuitori, iar în 1981 (1 iulie) s-a ridicat la 75 823 cu domiciliu în municipiu. Este expresia concretă a noului peisaj citadin.

Acolo unde Oltul intersectează limita dintre Podișul Getic și Cîmpia Română, pe versantul stîng, se află orașul *Slatina*, reședința a județului Olt. Este o veche așezare, menționată de diferite documente istorice ca tîrg modest de meșteșugari într-un loc de convergență a drumurilor comerciale Craiova-Pitești și Rîmnicu Vîlcea — Turnu Măgurele. Cercetările de dată recentă au scos la iveală urme materiale din epoca neolitică.

Prin anul 1368 este cunoscut și ca punct de vamă pentru mărfurile care veneau din Transilvania spre Dunăre. Dezvoltarea urbanistică a Slatinei de altădată era lentă, iar industria se mărginea mai mult la morile „Olteanca” (înfîințate în 1894), „Oltul” (din 1934) și „Aluta”, cu capacități de producție mijlocie, Fabrica de cherestea „Carpatina” și cîteva ateliere. Posibilități de dezvoltare nu a avut Slatina decît atunci cînd au apărut întreprinderile industriale noi, și au fost reutilate și modernizate cele vechi. Din anul 1965 în orașul Slatina intră în funcțiune Uzina de aluminiu, devenind „cetatea aluminiului românesc”. Platforma metalurgiei neferoase (Întreprinderea de aluminiu, Întreprinderea de prelucrare a aluminiului), Întreprinderea de produse cîrbunoase care furnizează electrozi, Uzina de utilaj metalurgic și piese de schimb pentru metalurgia neferoasă, unități ale construcțiilor de mașini, unități ale industriei ușoare, alimentare, ale cooperăției meșteșugărești și altele au schimbat total aspectul orașului. Corespunzător dezvoltării sale economice, municipiul Slatina s-a ridicat și sub raport edilitar urbanistic; pe baza schiței de sistematizare s-au construit noi cartiere de blocuri cu mii de apartamente, străzi, instituții culturale și de învățămînt, magazine etc.

Condițiile de viață și de muncă au condus și la un spor apreciabil al populației. Dacă în anul 1936 orașul Slatina nu avea nici

20 000 de locuitori, în anul 1981 (1 iulie) numărul acestora se ridică la 58 376.

*
*

Cum era Oltul de la Râmnicu Vâlcea la vărsare când nu avea salba de hidrocentrale și canalele de irigație ne-o spune savantul Ion Simionescu : „Croindu-și pat larg de nisip, valurile lui curg lin între zăvoaie de sălcii pletoase și plopî rămuroși. Pe fundul luncii late se aștern ogoare, cărora le dă mană prin răvineala apei strecurată lateral. Omul e însă prudent. Deși râul e îmbătrînit, mînia lui este cîteodată temută. Satele se înșiră la marginea dealurilor, pe fața teraselor, mai la adăpost“¹.

¹ I. Simionescu, *Colțuri din țară*, Edit. Albatros, București, 1971, p. 179.

VALEA MUREȘULUI — TRADITIE ȘI PROGRES

În cuprinsul Transilvaniei nu este o apă mai bine cunoscută decât Mureșul¹. A intrat în memoria timpului, în etnografie, folclor, în literatură, în artă și știință iar în zilele noastre și în atenția hidrologilor și constructorilor. Bazinul hidrografic foarte extins — din Hășmașul Carpaților Orientali pînă în vasta Cîmpie a Tisei — debitul mare al afluenților veniți din toate direcțiile l-au făcut să poarte multă apă spre colectorul principal al zestreii râurilor de pe latura vestică a țării noastre. Panta albiei a imprimat apelor Mureșului liniște ori neastîmpăr; la izvoare, în pragul care separă depresiunile Ciuc de Giurgeu, îl vezi calm, un firisor de apă modest strecurîndu-se printre tufişuri și nu cu răbufniri violente de te înspăimîntă, cum face bunăoară Cerna Herculanelor ori Gîrla Mare; în depresiunea plată a Giurgeului mărimdu-i-se debitul se desface pe alocuri în brațe, prestanța și-o capătă doar la trecerea prin Defileul Toplița-Deda cînd devine vijelios, cu fața aspră, în urma ploilor și topirii zăpezilor. Mureșul a intrat, nu de mult, în stăpînirea omului care i-a imprimat o imagine nouă în multe locuri.

În unele sectoare, apele lui sînt folosite din plin, potrivit prevederilor din „Programul național de perspectivă pentru amenajarea bazinelor hidrografice din R.S.R.,” la alimentarea cu apă a unor orașe și platforme industriale, la irigații pe terenurile agricole etc. Nu se poate însă compara pînă în prezent, cu utilizările complexe și de mari proporții realizate pe firul Oltului ori al Bistriței. Lista zonelor protejate împotriva inundațiilor prin lucrări de regularizare a albiilor, desecări și îndiguiri și aici este lungă. În Depresiunea Giurgeu — din bazinul superior — în dreptul

¹ Cîteva dimensiuni ale sistemului mureșan: lungimea totală 756 km din care pe teritoriul țării noastre 718,5 km. Suprafața bazinului hidrografic 27 830 km. p.

Gheorghenilor, Mureșul a căpătat o altă albie, strângându-și despletirile care la revărsări înmlăștineau cîmpul. An de an se scot de sub influența excesului de umiditate din lunca Mureșului sute și sute de hectare. După ieșirea din defileul Toplița-Deda terenurile obținute sporesc, îmbogățesc suprafața agricolă și legumicolă cum sînt cele de la Ungheni (245 ha), Sînpasul (268 ha), Bogota (280 ha), Ghețani (641 ha), Lunca Mureșului, Aiud ș.a. Pe lunca irigată aproape în toată întinderea spre aval se practică îndeosebi legumicultura.

Diguri puternice stăvilesc năvala apelor la Tg. Mureș, Alba Iulia, Deva, Lipova, Arad și în alte părți, dovada trăinicieii lor au dat-o în diferite ocazii.

În dreptul monumentalei termocentrale de la Mintia (Deva), Mureșului i s-a creat o nouă albie strînsă în diguri puternice, și totodată un lac de retenție care dă apă pentru necesitățile „stelei energetice”, cu o producție anuală de circa 8 miliarde Kw h. Ample lucrări și în special de desecare s-au înlăptuit și în zona cunoscută sub numele de „Culoarul Mureșului”, adică între Deva și Lipova, la trecerea rîului prin cadrul Carpaților Occidentali.

Și alte prefaceri profunde au avut loc în valea Mureșului după 1944, nu numai îndiguiți și desecări, între acestea înscriindu-se unele din așezările omenești și îndeosebi cele urbane. Nu este oraș, mai mare sau mai mic, întins pe luncă ori pe treptele de terase, care să nu-și fi schimbat structura, total sau în bună parte, fapt arătat de arhitectura modernă a cartierelor noi, de masivitatea platformelor industriale, ori agroindustriale și de mijloacele de circulația. După ieșirea Mureșului din munți, nu departe de Deda, te surprinde tabloul larg desfășurat pe trepte de relief a orașului *Reghin*. Dacă altădată micul tîrg se întindea numai pe partea dreaptă a rîului, acum și-a trimis tentacule și pe partea stîngă reprezentate, îndeosebi, prin zona industrială Iernuțeni ș.a. Profilul economic este variat. Noile obiective industriale din domeniile construcțiilor de mașini, prelucrarea lemnului, alimentar, încălțăminte și blănăriei, textilă și altele, au generat o fizionomie complexă, multilaterală, ridicîndu-l la nivel de centru urban, cel mai important din această zonă mureșană precarpatică.

În mod obișnuit, numele Reghinului se asociază pe deplin cu vestita preocupare a localnicilor pentru prelucrarea lemnului: instrumentele muzicale, ambarcațiunile, diferite articole sportive sînt cunoscute în toată țara noastră cît și peste hotare. Dezvoltarea impetuoasă se reflectă nu numai în numărul locuitorilor care a crescut de la 18 091 în 1956 la 33 101 în 1981 (1 iulie), dar și în aspectul

ansamblurilor de locuințe noi care domină întreaga vale a Mureșului din acest sector.

Ca străveche vatră de populare, Reghinul este atestat documentar în 1228, sub un nume apropiat de cel de astăzi — Regun. Mult timp a funcționat ca târg de meșteșugari, cu câteva mici fabrici care valorificau produsele locale, lemnul, pieile de animale și cerealele. Peisajul urbanistic prezent păstrează însă și ceea ce constituie element istoric.

Cea mai mare așezare urbană din bazinul mijlociu al Mureșului este municipiul *Tîrgu Mureș*, reședința județului Mureș, cu o populație de circa 140 000 de locuitori. Este un centru urban cu o puternică dezvoltare economică și social-culturală, către care converg numeroase căi de comunicație din Podișul Transilvaniei. Are o străveche vatră dusă pînă în neolitic, o îndelungată istorie cu evenimente politice de seamă, cu organizații de bresle, cu producție meșteșugărească, în esență, târg de „vite și cereale” începînd tocmai de prin 1300.

Iată cum este caracterizat într-o monografie, ținîndu-se seama de ce a fost și ce este : „După eliberare, Tîrgu Mureș intră într-o adevărată dezvoltare, dinamică, devenind în anii construcției socialiste unul din centrele industriale de seamă ale României, o însemnată bază de comunicații (rutiere, feroviare și aeriene) din această parte a țării, un important centru cultural-științific, literar-artistic, universitar, politico-administrativ și demografic”¹. Este o încadrare obiectivă, surprinzînd succint ceea ce constituie peisajul nou al orașului de pe Mureș. Perimetrul îi este mult mărit — s-a individualizat o mare platformă industrială în partea sudică (Întreprinderea „Metalotehnică”, Combinatul de îngrășăminte chimice, Întreprinderea de mașini pentru industria textilă, Întreprinderea chimică „Prodcomplex”, Întreprinderea de pielărie și mănuși, Fabrica de produse ceramice, Fabrica de zahăr, Fabrica de conserve de legume și fructe, Fabrica de produse lactate și alte fabrici și antrepozite de mari proporții) afară de care mai există numeroase fabrici răspîndite în celelalte părți ale orașului („Electromureș”, Confecții „Mureșul”, Prelucrarea lemnului ș.a.). Aceste unități economice precum și unitățile școlare — de la creșe, grădinițe pînă la universitate — au înmprospătat fizionomia urbanistică ; la acestea se adaugă și noile cartiere, care continuă să se amplifice pe baza schemei de sistematizare.

În aval, pe Mureș, municipiul *Alba Iulia*, dezvoltat pe terase, cu o bogată și mărturisită zestre istorică, se constituie ca o unitate

¹ *Mureș. Monografie*. Edit. Sport-Turism, București, 1980, p. 91.

administrativ-teritorială care a căpătat noi dimensiuni. Asemenea celorlalte aşezări urbane ale ţării, Alba Iulia a devenit un centru industrial modern în care se disting cu claritate — poate mai mult decât în alte părţi — oraşul vechi cu arhitectură tradiţională cuprinzând şi impunătoarea cetate — depozitară a multor evenimente importante din istoria neamului nostru — şi oraşul de dată recentă, cu arhitectură modernă, desfăşurat pe o formă de relief puţin ondulată, numită local Platoul romanilor, expresie a dezvoltării permanente din anii construcţiei socialiste. Oraşul dispune, în prezent, de importante unităţi industriale cum sînt: Întreprinderea „Porţelanul”, Întreprinderea de produse refractare, Întreprinderea de utilaj pentru construcţii şi materiale de construcţii, Întreprinderea mecanică, Fabrica de încălţăminte „Ardeleana”, Fabrica de gheaţă, Fabrica de produse lactate etc. Pe teritoriul lui funcţionează un mare număr de unităţi şcolare de diferite grade, unităţi culturale, care-şi aduc contribuţia la înflorirea vieţii spirituale a regiunii. Un viu interes ştiinţific prezintă rezultatele săpăturilor arheologice cît şi a celor executate cu ocazia construirii ansamblurilor de blocuri pentru locuinţe. Acţiunii de sistematizare i s-a subordonat şi trama stradală, ceea ce face ca Alba Iulia să dispună de străzi modernizate, asfaltate, punînd în valoare clădirile noi mai ales, şi înlesnind accesul spre cele vechi, spre monumentele istorice, oraşul fiind şi un centru de interes turistic.

Acolo unde începe „culoarul Mureşului”, la poalele Dealului Cetăţii — o culme andezitică — se desfăşoară unul din centrele mari, municipiul *Deva*, reşedinţă de judeţ (Hunedoara), la adăpostul unor culmi de înălţime mijlocie pe latura sud-vestică, detaşate din Munţii Poiana Ruscă. Ca aşezare omenească este foarte veche. Vestigiile descoperite de curînd în perimetrul oraşului indică existenţa omului prin aceste locuri din comuna primitivă; nu lipsesc nici elemente care semnalează prezenţa dacilor şi romanilor. Astfel format, pe baza evoluţiei unor vechi aşezări, oraşul Deva în anul 1969 a serbat şapte secole de la atestarea documentară. Condiţiile de trai erau cele specifice unui oraşel în care atracţia o forma cetatea medievală, comerţul rudimentar şi practicarea agriculturii. Multă vreme a fost considerat ca un punct cheie, poartă de intrare în defileul Mureşului. Şirurile de case care ţin pe mulţi kilometri arată astăzi aspectul unui oraş de munte, deşi este amplasat pe o zonă de întretaiere între mari forme de relief, de deal, munte şi cîmpie. De sus, de pe zidurile ruinate ale Cetăţii (371 m altitudine) căreia legenda îi atribuie multe semnificaţii şi cu mare importanţă strategică cîndva, priveliştea este de neuitat. Cînd vremea

este prielnică, totul pare ca o grădină, atît pe culoar în vest cît și în est. Podoaba locurilor o face însă partea nouă a orașului — cu cartierele Gojdu, Dacia, Bejan și Progresul — cît și podul de dată recentă de la Șoimuș, lung de 530 m care leagă malurile văii Mureșului. Două fețe urbane distincte se întîlnesc pe prispele largi de relief : centrul, spre poalele dealului, unde se împletește noul cu vechiul și partea modernă cu construcții în regim de multe nivele, unele pînă la 10. „Vorbînd despre Deva contemporană, practic vorbim despre un oraș nou, care nu mai seamănă cu cel de altă dată decît în zona sa veche. Noile cartiere și ansambluri de locuințe găzduiesc în apartamente confortabile mai mult de jumătate din populația orașului. În acest mereu proaspăt peisaj urbanistic o notă distinctă o dau edificiile social-culturale de dată recentă...”¹

Deva timpurilor noastre a îmbrăcat haina nouă. Producția unităților industriale este tot mai mare. Industria minieră, electroenergetică, a metalurgiei neferoase, textilă — Fabrica de mătase — a materialelor de construcții (Bîrcea, Chișcădaga etc.), forestieră, alimentară și altele îmbogățesc structura economică a orașului.

Dezvoltarea unor noi activități, mai ales a celei industriale, a impulsionat creșterea rapidă a numărului de locuitori. La recensămîntul din 1963 (1 iulie) Deva avea 22 331 locuitori, iar în timp de 18 ani (1981) numărul acestora a ajuns la 70 808.

De la Radna spre vest, Mureșul străbate Cîmpia omonimă și acolo unde apele sale schițează o răsfirare în chip de deltă se desfășoară vatra orașului *Arad*, ultima mare așezare urbană de pe cursul acestui rîu înainte de contopirea sa cu apele Tisei. Este semnalat de documentele istorice, ca nume, din secolul al XII-lea, iar ca oraș din secolul al XIV-lea ; cercetările arheologice de dată recentă din Aradul Nou, din cartierul Macalaca, din centrul orașului și din alte părți, au dovedit că Aradul a fost precedat de așezări omenești foarte vechi, încă din timpul neoliticului. Dacii au avut aici un centru important. În preajma pădurii Ceala lîngă aeroport s-au identificat și urme ale unei așezări dacice din secolul al IV-lea î.e.n.

Izvoarele istorice arată că evoluția municipiului Arad este destul de sinuoasă, locuitorii au avut o existență agitată luînd parte la diferite lupte. În secolul al XVIII-lea arădenii construiesc pentru apărare o cetate fortificată pe lunca Mureșului. Fiînd situat la o încrucișare de mari drumuri comerciale, în evul mediu era un oraș

¹ Oct. Floca, Cl. Constantin, *Deva*. Edit. Sport-Turism, București, 1980, pp. 27—28.

de meseriași și negustori, binecunoscuți în toată regiunea de câmpie vestică. Semnificativ este faptul că aici au avut loc și mari mișcări muncitorești. Aradul a înregistrat însă și multe perioade de stagnare și chiar de declin economic. Semnele înnoirilor în toate ramurile de activitate apar după Eliberare, caracteristica dominantă constituind-o creșterea economică armonioasă a orașului.

Ca urmare a dezvoltării economice, dar mai ales a industrializării au apărut ansambluri, construcții de locuințe și dotări tehnico-edilitare înnoind cadrul urban. S-au creat noi ramuri industriale și s-au dezvoltat și reutilat capacitățile de producție existente anterior. Principalele ramuri sînt reprezentate prin construcția de mașini și prelucrarea metalelor (Întreprinderea de vagoane, cu tradiție dar „reîntinerită“, Întreprinderea de strunguri, în funcție din 1949, provenită prin contopirea mai multor fabrici), ramura chimie (Combinatul de îngrășăminte chimice, care funcționează din 1971, cu o producție diversificată), exploatarea și prelucrarea lemnului (Combinatul de prelucrarea lemnului care a luat ființă în 1973), industria textilă (Întreprinderea textilă U.T.A., „Tricoul Roșu“, Confecții etc.), industria alimentară și alte ramuri industriale. Treptat s-au modernizat străzile și cartierele periferice care au atras după ele și schimbarea rețelei mijloacelor de transport; de la tramvaiele tractate de locomotive cu aburi s-a ajuns la autobuze cu cel mai modern confort. Remodelarea s-a efectuat în toate domeniile, dar mai ales în zonele rămase în urmă în ceea ce privește dotările.

Sub efectul industrializării, populația a crescut simțitor de la 106 460 locuitori în anul 1956 ajungînd la 168 166 în 1981, ceea ce dovedește progresele realizate de acest centru urban.

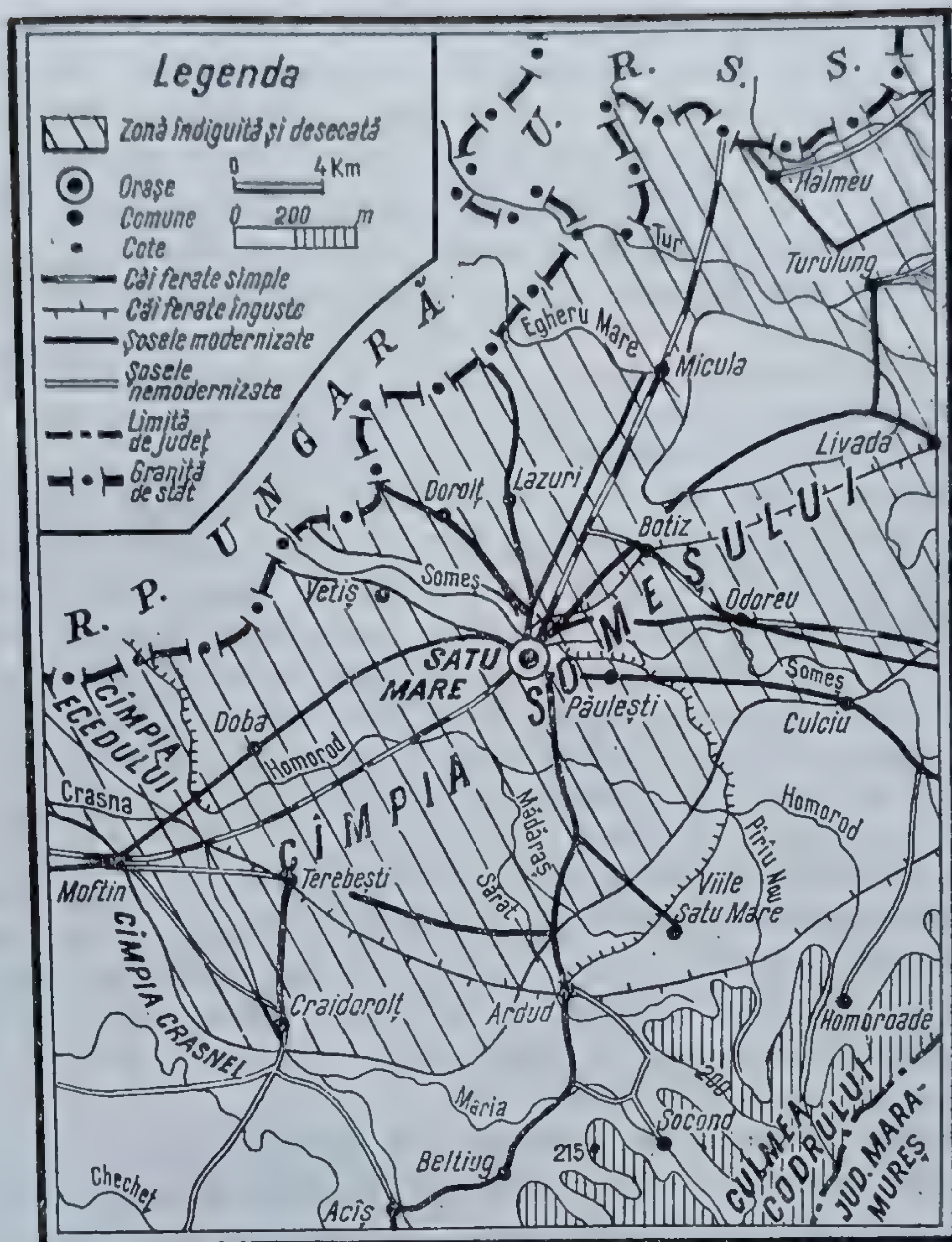
Aradul contemporan atrage atenția și prin bogatul patrimoniu cultural și turistic care nu a întîrziat să se alinieze progreselor realizate în celelalte domenii de activitate.

VALEA SOMEȘULUI INFERIOR

Partea nord-vestică a Transilvaniei este drenată de apele Someșului pe o suprafață de peste 15 200 km², cu armonioasă alcătuire reliefală din Munții Apuseni în Carpații Orientali. Dacă în bazinul superior și mijlociu lucrările îndeplinite după 1944 au scos râul din anonimat prin acumulări de apă, hidrocentrale și rectificări de cursuri ale unor afluenți ș.a., în bazinul inferior și îndeosebi în Cîmpia Someșului, inclusiv Cîmpia Eced și Cîmpia Crasnei, opera omului este cu adevărat spectaculoasă. Aici se află unul din sectoarele Cîmpiei Tisei unde Someșul și afluenții lui, din cauza pantei terenului foarte puțin înclinată, a mișcărilor neotectonice, a modului de alimentare cu apă, au avut foarte mari variații pe orizontală și pe verticală. Albiile părăsite meandrate sînt dovezi evidente ale regimului de scurgere pe care l-a avut râul Someș în decursul timpurilor geologice. Rar se poate vedea la un sistem fluvial din țara noastră o asemenea dezorganizare. La viiturile mari de primăvară se produceau puternice inundații, apele rămîneau multă vreme în locurile de slabă altitudine provocînd băltiri, înmlăștiniri, lăcoviștiri. Oglinda de apă se întindea cîteodată pe zeci de mii de hectare, de la poalele Munților Oaș pînă la limita dunelor din cîmpiile Nir și Carei, doar grindurile și tăpșanele pe care se aflau diferite așezări omenești dacă rămîneau deasupra apelor. Chiar la retragerea apelor mlaștina Eced ocupa peste 35 000 ha, fiind cea mai nesănătoasă regiune din întreaga cîmpie a Tisei.

Lucrări hidroamelorative pentru valorificarea terenurilor s-au întreprins și în vremurile anterioare, prin 1877, 1894, în primele decade ale secolului al XX-lea, dar rezultatele erau departe de a fi satisfăcătoare, deoarece aveau „caracter local și neorganizat”; multe lucrări rămîneau doar în faza de început ori de încercare.

Pe lîngă cantitățile mari de precipitații râurile Tur, Someș, Homorod, Crasna constituiau sursele principale care întrețineau



Schița Cîmpiei Someșului cu zonă îndiguită și desecată

excesul de umiditate, înmlăștinirile. Aici se pune problema coordonării potențialului ansamblului de factori naturali și pe un spațiu foarte larg. Combaterea inundațiilor prin îndiguiri, rectificări de cursuri, canaluri de drenare și desecare, curățirea lor periodică solicita studii preliminare, experimentări în funcție de condițiile locale: geologice, climatice, hidrologice, pedologice ș.a.

„Cîmpia Someșu'ui s-a bucurat și se bucură de cele mai vaste și complexe lucrări hidroameliorative de la noi din țară din două motive principale: în primul rînd pentru că reprezintă o valoroasă

zonă agricolă, iar al doilea, pentru că aici s-au ivit cele mai acute probleme de valorificare superioară a unor terenuri expuse excesului de umiditate¹. Prin crearea unor noi cursuri pentru unele râuri care alimentau cu apă mlaștinile, bălțile, prin canaluri, ecluze, stații de pompare, s-a schimbat înfățișarea cîmpiei, scoțîndu-se de sub inundații o suprafață de peste 100 000 ha. Bunăoară, mlaștina Eced a devenit un teren agricol, ca și numeroase altele din Cîmpia Vestică.

Dealtfel și topicele arată starea unor sectoare ale cîmpiei: Noroieni, Băltoasa, Lunca Apei ș.a. Așezarea urbană din partea centrală a Cîmpiei Someșului — cea mai importantă — spre care converg toate căile de comunicație este municipiul *Satu Mare*. Așezare veche, pe malul râului Someș, este atestată documentar din secolul al X-lea, inițial dezvoltată în jurul unei cetăți cu ziduri de lut; a provenit prin unirea mai multor sate — patru la număr — de aici și denumirea. A evoluat greu; datorită poziției a funcționat în trecut ca centru de schimb pentru diferite mărfuri care se aduceau din zona montană ori de peste graniță, ceea ce a făcut să i se spună și „Tîrgul cîntarului”. Era un tîrg palustru în mijlocul cîmpiei; ca oraș, în adevăratul înțeles al cuvîntului, se poate considera după secolul al XVIII-lea, cînd apar locuințe mai trainice, clădiri pentru diferite instituții, diguri contra inundațiilor Someșului, uzina de apă, canalizare etc. Prefaceri adînci au avut loc în structura orașului în perioada construcției socialiste. Potrivit planului general de sistematizare procesul de urbanizare a impus noi dimensiuni și funcții.

Cartierele moderne de locuințe s-au extins mult și pe partea stîngă a Someșului. Cartierul „Someș” înglobează patru microrăioane cu zeci de mii de locuitori. În zona de nord a orașului s-a ridicat cartierul „Solidarității”, iar în cea de sud cartierul „Carpați”. Nici partea centrală nu a rămas neschimbată.

Sub raport economic orașul s-a dezvoltat într-un ritm rapid. S-au ridicat întinse zone industriale, una în partea de sud-est și alta în cea de nord-est, cu peste 23 de întreprinderi, dintre care menționăm: industria constructoare de mașini și prelucrarea metalelor, textilă, confecții, prelucrarea lemnului, alimentară, la care se adaugă cîteva cooperative agricole, stațiunea de mecanizare a agriculturii și alte unități vestite în toată țara.

¹ Andrei Bogdan, Maria Călinescu. *Județul Satu Mare*, Edit. Acad. R.S.R., București, 1976, p. 51.

Ca urmare a procesului de industrializare, urbanistic, social-cultural care au înlesnit sporul migratoriu și numărul locuitorilor a crescut ; în anul 1962 orașul avea o populație de numai 62 642 de locuitori, iar în 1981 numărul acestora s-a ridicat la 113 840.

Municipiul Satu Mare nu-și desminte nici o clipă aspectul nou pe care l-a îmbrăcat ; dezvoltarea și modernizarea l-au făcut să fie unul din cele mai atractive orașe din partea nord-vestică a țării noastre.

ÎNCHEIERE

Cunoașterea peisajelor, a complexelor de însușiri ale acestora, reflectă largi posibilități de investigare din partea subiectului creator de bunuri materiale și spirituale, bunuri care se impun a fi privite în dinamismul și funcționalitatea lor.

Din cele prezentate în lucrare se desprinde constatarea că pe teritoriul țării noastre există peisaje naturale îmbogățite de om — unele cu trăsături de unicat, la care ne-am referit îndeosebi — și peisaje antropice, de diferite tipuri, adică peisaje realizate numai de acțiunea omului. Peisajele de orice fel, în tratare, nu au fost privite izolat de ambianța lor, de intercondiționarea cu mediul respectiv; totodată am considerat că nu sînt suficiente numai enunțurile descriptive, empirice, și ca urmare demersul spre esență s-a impus cu pregnanță la nivelul cunoașterii genezei, evoluției și perspectivelor de dezvoltare.

În modelarea peisajelor naturale (sinonim unității sistematice ordonate ierarhic) intervenția omului a operat cu succes prin cunoașterea structurii, relațiilor dintre elementele sistemului și a legilor specifice, prin coroborarea rațiunii logice cu forțele tehnice de care dispune la un moment dat societatea. Reordonarea, prelucrarea și transformarea unor elemente ale naturii în scop practic s-a înfăptuit cu respectarea unor cerințe majore ca: păstrarea echilibrului natural, conservarea elementelor importante sub raport științific ori utilitar, înlăturarea poluării ș.a. Peisajele industriale ori cele agricole, în plin progres și unele și altele, purtînd pe alocuri amprenta ineditului, reflectă caracteristica noii stări calitative, în ansamblul vieții sociale.

ÎNCHEIERE

Cunoașterea peisajelor, a complexelor de însușiri ale acestora, reflectă largi posibilități de investigare din partea subiectului creator de bunuri materiale și spirituale, bunuri care se impun a fi privite în dinamismul și funcționalitatea lor.

Din cele prezentate în lucrare se desprinde constatarea că pe teritoriul țării noastre există peisaje naturale îmbogățite de om — unele cu trăsături de unicat, la care ne-am referit îndeosebi — și peisaje antropice, de diferite tipuri, adică peisaje realizate numai de acțiunea omului. Peisajele de orice fel, în tratare, nu au fost privite izolat de ambianța lor, de intercondiționarea cu mediul respectiv; totodată am considerat că nu sînt suficiente numai enunțurile descriptive, empirice, și ca urmare demersul spre esență s-a impus cu pregnanță la nivelul cunoașterii genezei, evoluției și perspectivelor de dezvoltare.

În modelarea peisajelor naturale (sinonim unității sistematice ordonate ierarhic) intervenția omului a operat cu succes prin cunoașterea structurii, relațiilor dintre elementele sistemului și a legilor specifice, prin coroborarea rațiunii logice cu forțele tehnice de care dispune la un moment dat societatea. Reordonarea, prelucrarea și transformarea unor elemente ale naturii în scop practic s-a înlăptuit cu respectarea unor cerințe majore ca: păstrarea echilibrului natural, conservarea elementelor importante sub raport științific ori utilitar, înlăturarea poluării ș.a. Peisajele industriale ori cele agricole, în plin progres și unele și altele, purtînd pe alocuri amprenta ineditului, reflectă caracteristica noii stări calitative, în ansamblul vieții sociale.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

- ALIMANIȘTEANU G.* (1896): Sondajul din Bărăgan, Bulet. Soc. Geogr. Rom. T. 10, București.
- APOSTOL L., OLARU VL.* (1966): Sur la présence du Mammuthus primigenius Blumb à Chișcani, region de Galatz. „Trav. du Mus. d'Histoire Nat. Gr. Antipa”, vol. VI, București.
- BADEA L.* (1971): Relieful (Piemontul Getic, studiu de Geografie economică). Edit. Academiei R.S.R., București.
- BANU A. C.* (1967): Cîteva caractere hidrografice ale Bărăganului și unele concluzii geomorfologice care se deduc pe baza lor. „Hidrobiologia”, T. 8, București.
- BARANOVSKY NICULINA, NEAMU GH.* (1971): Județul Gorj. Edit. Academiei R.S.R., București.
- BERINDEI I.* (1967): Țara Beiușului, „Lucr. șt. Oradea”.
- BERTRAND G.* (1968): Paysage et géographie physique globale. „Rev. géogr. des Pyrénées et du sud-ouest”, nr. 3, t. 39. Toulouse.
- BIRĂ C.* (1976): Sistemul de irigații Ialomița—Călmățui. „Hidrotehnica”, XXIV, 4.
- BLEAHU M.* (1976): Munții Codru-Moma, Edit. Sport-Turism, București.
- BOGDAN A.* (1957): Contribuții la raionarea fizico-geografică a Cîmpiei Tisei. „Bulet. Univ. Babeș-Bolyai”, s. șt. n. v. I, Nr. 1—2, Cluj.
- BOGDAN ȘEITAN OCTAVIA* (1969): Valorificarea peisajului geografic din Bărăgan în scopuri balneo-turistice. „Lucrările colectivului național de geografia turismului”, București.
- BOGDAN OCTAVIA* (1980): Potențialul climatic al Bărăganului. Edit. Academiei R.S.R., București.
- BOJOI I.* (1971): Munții Hăghimaș și zona Cheilor Bicazului. Autoreferat, Iași.
- BOTZAN M., HARET C., PETRESCU N., MERCULIEV O.* (1959): Probleme de irigații și desecări ale Cîmpiei Bărăganului. Edit. Academiei R.P.R., I.C.A.R., Seria nouă, 29.
- BRATESCU C.* (1921): Mișcări epirogenetice și caracterele morfologice în bazinul Dunării de Jos. „Anal. Dobrogei”, 1921, an. 1, nr. 4.

- BUGA D., BARANOVSKY NICULINA (1971): Piemontul Motrului (Vol. „Piemontul Getic”), Edit. Academiei R.S.R., București.
- CADERE R., ROȘESCU E. (1968): Considerații hidrogeologice privind interfluviul Buzău—Călmățui în zona stației experimentale Cilibia, „Șt. hidrogeol.”, VI, Inst. Șt. Cercet. Hidrotehnice.
- CONEA ANA și colab. (1962): Cercetări pedologice în partea estică a interfluviului Călmățui—Ialomița. D.d.s. Comit. Geol. XLIV.
- CATET P. (1978): Cîmpia Română — studiu de geomorfologie integrală. Edit. Ceres, București.
- CUCU V. (1970): Orașele României. Edit. „O-è)iBeM,S
- DONISĂ I. (1968): Geomorfologia Văii Bistriței. Edit. Academiei R.S.R., București.
- DRAGHICI I. (1972): Esența vieții, Edit. științifică, București.
- FLOREA N. (1972): Studiul geochimic al apelor naturale mineralizate din Cîmpia Română de nord-est (Teză de doctorat). Univ. București, Facult. Geol. Geogr.
- FLOROV T. I. (1977): Progresul științei și viitorul omului. Edit. Politică, București.
- GAȘTESCU P. (1971): Lacurile din România. Edit. Academiei R.S.R., București.
- GAȘTESCU P., IORDAN I. (1970): Județul Ilfov. Edit. Academiei R.S.R.
- GIURCĂNEANU CL. (1977): Dunărea din sectorul românesc, „Terra”, nr. 1.
- GRUESCU S. I. (1971): Baza energetică (Vol. „Piemontul Getic”). Academia R.S.R., București.
- GUGIUMAN I. (1959): Depresiunea Huși. Edit. științifică, București.
- HERBST C., CALOIANU N. (1976): Geografia așezărilor urbane. Grupul de cercetări complexe „Porțile de Fier”. Seria monografică. Geografia. Edit. Academiei R.S.R.
- HIRJOABĂ I. (1968): Relieful colinelor Tutovei. Edit. Academiei R.S.R., București.
- IACOB GH. (1971): Geografia utilizării terenurilor din Piemontul Motrului (Vol. „Piemontul Getic”). Academia R.S.R., București.
- IACOB GH. IANOȘ I. (1980): Zona carboniferă Motru—Jiu. „Terra”, nr. 4.
- ILIE I., GRIGORE M. (1962): Forme de relief carstic dezvoltat pe roci vulcanice din Masivul Hărgghita și Depresiunea Ciucului. „Natura”, Seria geografie-geologie, nr. 5, București.
- IOANIȚOAI A H. (1970): Puncte de vedere noi asupra mineralizării lacurilor din partea de nord-est a Cîmpiei Române. „Lucrările colocviului de limnologie fizică”, București.
- LITEANU E., MAROȘI P., ROTMAN E., PRICAJAN A., BRANDABUR T., GHENEȘA C. (1969): Raionarea hidrogeologică a teritoriului R.S.R., „Probleme de geografie”, VII.

- MUTIHAC V., IONESI L. (1974): Geologia României, Edit. tehnică, București.
- NAUM TR. (1969): Țara Dornelor. Autoreferat, București.
- OANCEA D. (1971): Gruparea urbană Galați—Brăila, Edit. Academiei R.S.R., București.
- OBREJA AL. (1956): Zona de subsidență Tecuci. „An. Univ. Iași”, t. II.
- PETRESCU I. (1960): Delta Dunării, Edit. științifică, București.
- PIȘOTA I., MOISIU C. (1981): Oltul și noua sa hidrografie. „Terra” nr. 2.
- PLEȘA I. (1979): Irigațiile din România. Colecția știința pentru toți. Edit. științifică și enciclopedică, București.
- POPP N. (1975): Probleme de geomorfologie aplicată în Cîmpia Brăilei. „Lucrările colocviului național de geomorfologie aplicată și cartografiere geomorfologică”, Iași.
- POPOVICI I. (1978): Geografia populației și așezărilor din zona Deltei Dunării. „Studii și comunicări de geol. geogr. și mediul ambiant”. Peuce V., Muzeul „Delta Dunării”, Tulcea.
- POPOVICI I. (1979): Metamorfozele peisajului agricol românesc. Edit. Științifică și enciclopedică, București.
- POSEA GR., POPESCU N., IELENICZ M. (1974): Relieful României, Edit. Științifică, București.
- PRICAJAN ART. (1972): Apele minerale și termale din România. Edit. tehnică, București.
- ROȘU AL. (1967): Subcarpații Olteniei dintre Motru și Gilort. Edit. Academiei R.S.R., București.
- SAVU AL. (1963): Podișul Someșan, Autoreferat, Cluj.
- ȘANDRU I. (1978): România, geografie economică. Edit. didactică și pedagogică, București.
- SENCU V., BĂCANARU I. (1976): Județul Caraș-Severin. Edit. Academiei R.S.R.
- SPIRESCU M. (1957): Cercetări pedologice în Bărăgan la vest de valea Jegălia. D.d.s. Comit. Geol. XLI, București.
- TRUFAȘ VAL. (1969): Hidrologie R.S.R. Partea I, Marea Neagră. Centrul de multiplicare al Universității din București.
- UJVARI I. (1971): Hidrografia R. S. România. Edit. științifică, București.
- VELCEA I. (1971): Geografia utilizării terenurilor (Vol. „Piemontul Getic”). Edit. Academiei R.S.R., București.
- VELCEA VALERIA (1964): Relieful ca element de bază în cercetările fizico-geografice, „Natura”, nr. 3.
- ZAVOIANU I., BALUȚA D. (1973): Les causes des phénomènes hydrophreatiques du Bărăgan central pendant la période 1969—1971. „Rev. de géol. géoph., géogr.”, Série de géographie, T. 17, nr. 1.

CUPRINS

OMUL ȘI PEISAJUL	5
COMPLEXUL DUNĂREAN ÎNTRE BAZIAȘ ȘI SULINA	8
Innoiri în peisajul Depresiunii Moldova	10
Sistemul hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier 1	11
Orșova reîntinerită și modernă	14
Poarta Dunării Drobeta-Turnu Severin	17
Natura în preajma Porților de Fier 1	19
O nouă cetate a luminii — Porțile de Fier 2	22
Adăugiri în timp la pitorescul văii Dunării	23
De la Olt pînă la Argeș	28
Decor nou la Zimnicea veche	30
Lumini noi în lungul Dunării din județul Giurgiu	32
Zona de vărsare a Argeșului	34
Orașele dunărene de la periferia Bărăganului	35
Insulele mari ale Dunării	39
Vechea vatră a orașului Galați pe dimensiunile pre- zentului	41
Delta Dunării: trecut și prezent, două tablouri din două lumi pe același fundal	45
Tulcea — poarta de intrare în Delta	50
Sulina — orașul din capătul de est al Deltei	53
TINEREȚEA LITORALULUI	55
Litoralul de la Mangalia la Eforie Sud	58
Gruparea balneoclimaterică Eforie Sud — Eforie Nord	60
Revitalizarea orașului Constanța	62
Mamaia — Capul Midia	66
Platforma continentală a litoralului românesc	67

CANALUL DUNAREA-MAREA NEAGRA	71
Cernavoda	71
Medgidia	74
POPAS ÎN BĂRĂGANUL DE IERI ȘI AZI	76
Viața specifică a Bărăganului	80
DRUM PRIN CÎMPIILE BOIANULUI, BURDEI ȘI GĂVANEI (CÎMPIA GĂVANU-BURDEA)	91
Roșiorii de Vede	94
BAZINUL CARBONIFER AL OLTENIEI	96
FĂGĂRAȘUL — MONUMENT DE MARE ARTĂ A NATURII	104
PAGINI DIN CARTEA NOUĂ A VĂII BISTRIȚA	107
Vatra Dornei pe harta geografică a înnoirilor	110
Punctul nodal al kilowatilor	113
Piatra Neamț pe salba hidrocentralelor	115
Valea Bistriței între Piatra Neamț și Bacău	116
Municipiul Bacău — chipuri contemporane	118
VALEA ARGEȘULUI PE LINIA IMPLINIRILOR	120
Curtea de Argeș — evocări și ritmuri actuale	122
Municipiul Pitești	123
VALEA OLTULUI — CONFIGURAȚIE ȘI DIMENSIUNI ACTUALE	125
Amenajări hidrotehnice	125
Așezările urbane	128
VALEA MUREȘULUI — TRADIȚIE ȘI PROGRES	134
VALEA SOMEȘULUI INFERIOR	140
Încheiere	144
Bibliografie selectivă	145